

Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars a Catalunya



Juliol de 2014



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Susana Aladro Domínguez

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

Tècnica de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Redactor

Pau Avellaneda

Dr. en Geografia, especialista en mobilitat sostenible i segura per a tothom



CONTINGUTS

1. PRESENTACIÓ	5
2. EL CAMÍ ESCOLAR	7
2.1 DEFINICIÓ I OBJECTIUS	7
2.2 MOLT MÉS QUE UN PROJECTE DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA I DE TRANSFORMACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	8
2.3 DIVERSITAT D'EXPERIÈNCIES	9
2.4 RESULTATS ESPERABLES	12
3. CASOS D'ESTUDI	17
3.1 RECERCA DE CASOS	17
3.2 EXPERIÈNCIES DE CAMÍ ESCOLAR	19
3.3 FITXES DE CASOS	28
3.4 APUNT METODOLÒGIC	38
4. CONDICIONANTS PER A L'ÈXIT	40
4.1 CONDICIONANTS PREVIS	40
4.2 CONDICIONANTS DE PROCÉS	53
4.3 ELEMENTS DE FRE	59
5. AVALUACIÓ DE LA IMPLANTACIÓ DE MESURES	66
5.1 ACCIONS DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT I DISSENY URBÀ SEGUR	66
5.2 ACCIONS PEDAGÒGIQUES, EDUCATIVES I FORMATIVES	114
5.3 ACCIONS DE COMUNICACIÓ, DIFUSIÓ, VISIBILITZACIÓ I SENSIBILITZACIÓ	120
5.4 ALTRES ACCIONS COMPLEMENTÀRIES	130
6. CANVIS D'HÀBITS DE MOBILITAT	139
6.1 AUTONOMIA INFANTIL I REPARTIMENT MODAL	139
6.2 EXPERIÈNCIES AMB AVALUACIÓ DE RESULTATS	140
7. EXPERIÈNCIES SINGULARS	146
7.1 SINGULARITAT	146
7.2 EXPERIÈNCIES	147
8. ALTRES EXPERIÈNCIES DE MOBILITAT INFANTIL	161
8.1 TIPUS D'EXPERIÈNCIES	161
8.2 EXPERIÈNCIES ANALITZADES	163

9. CONCLUSIONS	171
9.1 EL CAMÍ ESCOLAR A CATALUNYA	171
9.2 CONDICIONAMENTS PER A L'ÈXIT	173
9.3 MESURES D'ACTUACIÓ	179
9.4 CANVIS D'HÀBITS DE MOBILITAT	185
10. RECOMANACIONS	186

1. PRESENTACIÓ

Des de ja fa alguns anys la Diputació de Barcelona ha anat impulsant i donant suport a projectes de Camí escolar com una mesura per millorar la seguretat dels infants en el seu camí a l'escola però també amb la voluntat de contribuir a un canvi modal necessari recolzat en els valors de la sostenibilitat.

El suport que en aquest àmbit ha donat als municipis de la seva demarcació s'ha transformat en la redacció de diversos estudis que recullen un seguit de propostes per assolir els objectius principals del projecte: l'increment de l'autonomia dels infants en el seu trajecte casa-escola i l'augment del nombre de famílies que utilitzin mitjans ecomovibles per a desplaçar-se, especialment l'anar a peu i la bicicleta.

Sens dubte, la redacció i execució d'aquests projectes ha comportat millores substancials en els entorns dels centres analitzats. Les millores pel que fa a l'accessibilitat i a la seguretat viària són notòries. Amb tot, també es percep una desigual implantació de les mesures proposades. Mentre algunes d'elles s'han implantat de forma generalitzada d'altres s'han executat només en alguns casos concrets. Si bé algunes han generat ràpidament consens i complicitats i s'han executat de forma immediata, d'altres han hagut d'esperar anys a implantar-se o fins i tot no s'han arribat a implantar mai. Al seu torn, les raons que han fet que una mesura s'hagi implantat amb èxit o que hagi estat abandonada no es coneixen amb exactitud. Els motius pels quals un projecte de Camí escolar ha assolit els objectius proposats mentre que un altre no ho ha fet també es desconeixen.

Davant d'aquest fet, i amb l'objectiu de cercar el major grau d'eficiència en l'assignació de recursos, la Diputació de Barcelona s'ha plantejat la necessitat d'elaborar un estudi d'avaluació dels projectes de camins escolars que tingui com a propòsit principal conèixer quines són les mesures més i menys exitoses en la implantació d'un projecte de Camí escolar. Amb tal objecte es proposa recopilar experiències que permetin dilucidar les raons per les quals algunes mesures han tingut una àmplia acceptació i d'altres han tingut dificultats per implantar-se o fins i tot no s'han arribat a implantar mai.

El document que teniu a les mans és el resultat d'aquesta investigació. Les conclusions i les recomanacions d'aquest estudi han de permetre orientar amb

més exactitud el desenvolupament dels projectes de Camí escolar. La identificació dels condicionants per a l'èxit han de contribuir a identificar amb major precisió les possibilitats d'execució d'una iniciativa i, alhora, les accions que seria necessari emprendre perquè aquell projecte que *a priori* no tingui les condicions adequades pugui assolir els seus objectius. Al seu torn, també ha de permetre identificar les accions que tenen més garantia d'èxit en funció d'uns condicionants específics i quines mesures emprendre per superar les dificultats que es puguin plantejar en el marc del desenvolupament d'un projecte de Camí escolar.

2. EL CAMÍ ESCOLAR

2.1 DEFINICIÓ I OBJECTIUS

El Camí escolar és una iniciativa que pretén promoure i facilitar que els nens i les nenes vagin a l'escola a peu i de forma autònoma. Tanmateix, i des d'una mirada més àmplia, pot entendre's com una estratègia educativa que fomenta l'educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat.

En aquest sentit, es tracta d'un projecte educatiu, transversal, participatiu i de transformació de l'espai públic i els hàbits de mobilitat en el que, d'una banda, es condicionen un conjunt d'itineraris còmodes, agradables i segurs que permeten als infants i a les seves famílies realitzar els trajectes casa-escola en modes ecomovibles i, d'una altra, es desenvolupen un conjunt d'accions pedagògiques i ciutadanes que busquen transformar l'entorn del barri en un espai amable i sensibilitzar i conscienciar implicant a tota la comunitat (infants, pares/mares, mestres, veïns, institucions locals, comerciants, associacions de barri, etc.).

Amb el projecte de Camins escolars es busca fomentar l'autonomia dels infants partint de la lògica que anant sols a l'escola guanyen confiança i aprenen a ser ciutadans responsables. Fent-los responsables dels seus propis desplaçaments estem proporcionant als infants les eines necessàries pel seu desenvolupament en societat capacitant-los per prendre les seves pròpies decisions i contribuint al seu desenvolupament maduratiu.

El projecte de Camí escolar també busca contribuir a recuperar l'espai públic com a lloc de relació, de joc, d'aprenentatge, d'experiència i de convivència. La pèrdua d'aquest espai ha privat a la infància del lloc d'aprenentatge per excel·lència, el carrer. La presència de nens i nenes a l'espai públic genera confiança i seguretat la qual cosa redunda en una percepció de seguretat col·lectiva que permet la reapropiació de l'espai públic per part de la ciutadania.

Un dels objectius del Camí escolar és sensibilitzar i educar els infants però també a la resta de ciutadans en els hàbits de la mobilitat sostenible i segura. Aquest fet, a llarg però també a mig i curt termini, ha de permetre contribuir a la millora ambiental de l'entorn. Sens dubte, la reducció dels índexs de contaminació atmosfèrica i sonora però també d'ocupació de l'espai públic per

activitats agressives pot ajudar a incrementar la sensació de confort i seguretat que tots els ciutadans desitgem.

El Camí escolar també ha de permetre desenvolupar la consciència crítica dels infants i fomentar l'esperit propositiu en la millora de l'entorn. Sovint, en matèria de mobilitat, als infants se'ls dóna un paper passiu en el que únicament es pretén que assimilïn les regles de comportament a l'espai públic, les normes de circulació. Però els infants han de poder desenvolupar un esperit crític que els permeti valorar o posar en crisi aquells elements de l'espai públic i de la mobilitat que els afecten directament.

El sentiment de pertinença és important en el marc d'una societat que pretén viure en comunitat i col·lectivitat. En aquest sentit, des del projecte de Camí escolar també es treballa per promoure que els infants coneguin i s'identifiquin amb l'entorn perquè el sentin com a propi la qual cosa farà que el respectin i el defensin.

2.2 MOLT MÉS QUE UN PROJECTE DE MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA I DE TRANSFORMACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC

Més enllà dels objectius relacionats amb el canvi dels hàbits de mobilitat i l'adequació de l'espai públic, el projecte de Camí escolar pot esdevenir un instrument d'impuls i de transformació d'altres àmbits i formes de treball. En aquest sentit, per exemple, el caràcter participatiu del projecte pot contribuir a consolidar els processos de participació ciutadana en l'àmbit municipal reforçant la democràcia representativa i educant per una nova cultura política.

Per altra banda el Camí escolar permet establir o consolidar un marc de treball comunitari on tothom se senti protagonista del projecte. La transversalitat de la iniciativa comporta la participació de diversos actors amb punts de partida, perspectives, capacitats d'intervenció molt diferents cadascun dels quals pot trobar el seu espai i el seu protagonisme. L'assaig d'aquest marc de treball en l'àmbit del projecte de Camí escolar ha de permetre el desenvolupament d'un marc de treball col·laboratiu de caràcter holístic i transversal entre les diverses àrees de l'administració municipal.

Al seu torn, el Camí escolar pot formar part d'una estratègia educativa més àmplia que promou l'educació en valors des de la responsabilitat, el respecte i

la solidaritat. En aquest sentit, també pot esdevenir un instrument de sensibilització on a través del treball a les escoles s'arriba a les famílies i a la societat, i es difonen missatges no només per a una mobilitat sostenible i segura sinó per a la vida harmoniosa en comunitat.

El Camí escolar també pot ser entès com una aposta estratègica per a recuperar l'ús de l'espai públic per als vianants, especialment en aquells municipis o en aquells espais on aquest aspecte sigui més controvertit. En aquest sentit el Camí escolar pot ser una bona "excusa" per introduir els primers canvis en tant que, justament pel caràcter vulnerable dels infants, en poques ocasions genera una oposició frontal a aquests.

Alhora, el Camí escolar també pot contribuir a difondre els valors mediambientals especialment pel que fa a la reducció de substàncies contaminants en consonància amb els objectius europeus, el Pacte d'Alcaldes, el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire, etc.

Per totes aquestes raons, el projecte de Camí escolar pot esdevenir el catalitzador d'un procés de canvi social i cultural de més abast que el del propi projecte. La sensibilitat respecte el col·lectiu social sobre el que treballa, la necessitat d'emprar eines i formes sovint innovadores i els propis objectius que persegueix, poden desembocar en un procés de canvis especialment a nivell municipal que d'altra manera podria ser més difícil.

2.3 DIVERSITAT D'EXPERIÈNCIES

Des que als anys 70 es va iniciar la que és considerada la primera experiència de Camí escolar a Odense (Dinamarca), s'han desenvolupat molts projectes d'aquest tipus arreu del món. Lluny de respondre tots ells a un únic patró, cadascun d'ells ha tingut unes característiques específiques que els fan diferents dels altres. Amb tot, es podrien arribar a fer unes classificacions genèriques.

Així, als països anglosaxons (Regne Unit, Canadà, Austràlia, Estats Units, Nova Zelanda...) els camins escolars s'enfoquen sobretot des del punt de vista de guanyar seguretat en el desplaçament en un context d'elevada motorització i de distàncies relativament llargues de casa a l'escola. D'aquesta manera, els

models més estesos de Camí escolar seran el *Safe Routes to School* i el *Travel Plan*.

A països com Dinamarca, Holanda o Alemanya, en canvi, aquests projectes fan èmfasi especialment en la transformació de les condicions de la via per aconseguir una reducció de la velocitat dels vehicles i, d'aquesta manera, guanyar en seguretat. En aquests casos, en el marc del Camí escolar es desenvolupen sobretot mesures de *traffic calming*.

Els països de tradició francòfona (Suïssa, França, Bèlgica) es caracteritzen especialment per introduir la component educativa en els projectes de Camí escolar. Així, a banda de les mesures aplicades sobre el viari per reduir la presència i la velocitat dels vehicles, es posa molt èmfasi en procurar modular els comportaments tant dels infants com dels adults, especialment aquells que es desplacen en vehicles motoritzats, a través d'accions educatives específiques.

Finalment, els països mediterranis (Itàlia, Espanya/Catalunya), si bé han begut de totes les experiències anteriors, s'han caracteritzat especialment per desenvolupar-se en el marc dels postulats proposats pel pedagog italià Francesco Tonucci que, sota el lema "una ciutat bona per als infants és una ciutat bona per a tots", apunta que la millor manera d'assumir els objectius del Camí escolar és adaptar la ciutat a les condicions dels infants.

A casa nostra, amb tot, i per bé que majoritàriament les experiències de Camí escolar es desenvolupin sota els postulats de Francesco Tonucci, podem distingir un conjunt de tipologies de projectes en funció de l'èmfasi que hagin posat en uns aspectes o en uns altres. Així, per exemple, podríem identificar un primer grup de Camins escolars que han apostat clarament per les transformacions de l'espai públic, bàsicament del viari, com a eix vertebrador del projecte.

En d'altres casos, si bé s'han desenvolupat mesures de diversa índole, destaca principalment l'èmfasi que s'ha posat en l'aspecte educatiu. Així, en molts casos s'ha integrat el Camí escolar en el currículum escolar en àrees com el coneixement del medi, matemàtiques, llengua, etc., o s'ha aprofitat l'"excusa" del Camí per treballar aspectes com l'entorn, la mobilitat, els espais verds, etc. tant a l'aula com fora d'aquesta.

Sovint les experiències de Camí escolar tenen entitat per ella si mateixes i neixen com a tals. En altres casos, però, aquestes iniciatives poden néixer a redós d'altres projectes de major envergadura. Així, per exemple, ens podem trobar casos on el Camí escolar ha nascut en el marc d'un projecte de Pla de Barris o en el que aquesta iniciativa ha sorgit en el marc d'un projecte més ampli d'educació ambiental.

En força ocasions els projectes de Camí escolar sorgeixen de forma aïllada prenent un protagonisme relatiu en el marc de les polítiques municipals. En altres casos, però, el Camí escolar es concep com un projecte de ciutat amb una entitat semblant a la d'altres projectes de gran envergadura. Sens dubte, en aquests casos, les possibilitats d'èxit i d'assoliment dels objectius previstos són molt majors.

Malaauradament, en bona part de les iniciatives de Camí escolar els infants, veritables protagonistes del projecte, tenen un paper passiu que sol reduir-se a respondre l'enquesta sobre els hàbits de mobilitat. En altres casos, però, els infants prenen un paper actiu tant en la fase de diagnosi com en la propositiva. En aquests casos la vessant pedagògica es reforça enormement i els postulats de la mobilitat sostenible i segura són assumits més fàcilment pels propis infants però també per llurs famílies.

Sovint els projectes de Camí escolar neixen en municipis o en parts d'aquests on les condicions d'accessibilitat i de seguretat viària estan força lluny dels estàndards desitjables. Amb tot, en algunes ocasions ocorre tot el contrari. Es tracta de municipis que han emprès un camí de transformació integral de l'espai públic viari invertint les prioritats donant protagonisme als vianants i a les activitats d'estar. En aquests casos els Camins escolars solen implantar-se com una forma de reforçar aquest model de ciutat, per consolidar els valors que emanen d'aquest concepte i per vèncer els temors dels pares i mares que, malgrat l'evident increment de la seguretat viària que suposa aquesta transformació encara tenen reticències a deixar que els seus fills i filles vagin sols a l'escola.

A banda dels projectes pròpiament de Camí escolar, existeixen un seguit d'iniciatives que si bé no es podrien considerar pròpiament de Camí escolar persegueixen objectius similars per bé que amb altres metodologies. Aquest seria el cas, per exemple, del Bus a peu o del Bici-bus però també d'altres experiències com la incorporació d'agents cívics que col·laboren a regular el

trànsit, el compartir cotxe amb diverses modalitats o bé iniciatives dirigides especialment a fomentar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments diaris a l'escola.

2.4 RESULTATS ESPERABLES

2.4.1 EN ELS INFANTS

El Camí escolar com a projecte està enfocat bàsicament a assolir millores en la seguretat dels infants en el seu itinerari d'accés als centres escolars però també a tenir una consciència de les diferents alternatives que hi ha per a desplaçar-se i dels seus drets com a ciutadans. En aquest sentit són diversos els resultats que es poden esperar de la implantació de les mesures que emanin d'aquest projecte.

En primer lloc és d'esperar que es produeixi un increment de l'autonomia infantil. Si bona part dels motius que condueixen a pares i mares a acompanyar els seus fills a l'escola rau en la percepció que les condicions de seguretat no són les adequades per a què els seus fills i filles vagin sols a l'escola, la millora d'aquestes condicions hauria de comportar un increment del número de nens i nenes que facin sols el desplaçament de casa a l'escola i de l'escola a casa cada cop a edats més tempranes.

Per altra banda també és d'esperar que es produeixi un canvi modal a favor dels modes no motoritzats o de l'ecomobilitat. L'aplicació de les mesures indicades a l'estudi de Camí escolar ha de permetre trencar el cercle viciós mitjançant el qual com més desplaçaments es produeixen en vehicle privat més insegur es torna el carrer i més famílies decideixen desplaçar-se en cotxe per garantir la seguretat dels seus fills. Al contrari, és d'esperar que el Camí escolar provoqui una ruptura en aquest cercle viciós endegant un cercle virtuós on la presència de més infants anant sols i amb modes no motoritzats a l'escola convidi a altres famílies a optar per solucions ecomovibles per anar a l'escola.

Al seu torn, també cal esperar que el projecte de Camí escolar comporti, juntament amb el treball que es faci des de l'escola, un canvi en la consciència social i mediambiental tant dels propis infants com de llurs famílies. La valoració dels aspectes positius del caminar però també els treballs que des del

centre es puguin fer per a avaluar els impactes dels diversos modes de desplaçament, pot contribuir a generar un sentit crític sobre la forma de desplaçar-nos i d'utilitzar l'espai públic.

En aquest sentit, també cal esperar que d'una forma progressiva es vagi produint un canvi de valors basat en el respecte, la responsabilitat i la solidaritat. El projecte de Camí escolar ha de ser capaç de posar en crisi els paradigmes basats en la superioritat d'uns usuaris del carrer sobre els altres (els ciutadans conductors sobre la resta) especialment per la via del convenciment que tots els ciutadans han de poder disfrutar dels mateixos drets i que per tant han de poder usar l'espai públic sense veure's amenaçats per l'actitud dels altres ciutadans.

2.4.2 EN LA COMUNITAT EDUCATIVA

S'entén per comunitat educativa aquell col·lectiu d'actors que intervé directament en l'educació dels infants (pares i mares, mestres, organismes públics dedicats específicament a l'educació...), però aquest concepte també pot estendre's a aquells actors que només hi intervenen d'una forma indirecta (veïns, botiguers, associacions diverses...). Tots ells poden tenir un paper rellevant en el marc del projecte del Camí escolar i poden recollir els fruits del propi projecte en el seu col·lectiu.

Un dels col·lectius que es pot beneficiar més d'aquesta iniciativa és el de les mares i pares. Per una banda el projecte de Camí escolar contribueix a complementar l'educació dels seus fills oferint-los incidir en àmbits que no solen treballar-se en profunditat des de l'entorn familiar que contribueixen al creixement personal i al desenvolupament cognitiu dels infants. Per altra banda, i des d'un vessant eminentment pràctic, un increment de l'autonomia dels seus fills i filles redunda en una major disponibilitat de temps en tant que poden minimitzar els temps dedicats a acompanyar els seus fills a l'escola, a les activitats extraescolars, etc. Finalment, també és d'esperar que aquest col·lectiu iniciï un canvi de comportament modal a partir de les reflexions sorgides en tot el procés de desenvolupament i implantació del Camí escolar.

El paper del professorat i de l'equip directiu dels centres resulta essencial per al desenvolupament dels projectes de Camí escolar. La seva implicació pot anar des de la realització d'activitats educatives relatives al projecte fins a entomar el

paper de promotors del projecte. Sigui quina sigui la seva implicació és d'esperar que la iniciativa també tingui certs efectes sobre aquest col·lectiu. En primer lloc s'espera que, de la mateixa manera que en el cas dels infants o dels pares i mares, les reflexions sorgides a partir del desenvolupament del projecte comportin en els mestres una adequació dels seus valors i actituds als de la mobilitat sostenible. Per altra banda, s'espera que els mestres entomin el projecte del Camí escolar com una nova eina al servei de la seva estratègia educativa que els permeti treballar tant aspectes cognitius com l'educació en valors. Finalment, s'espera que la necessitat d'interactuar amb altres actors reforci el treball transversal i comunitari que ja sol desenvolupar-se entre aquest col·lectiu.

Entre els organismes públics el que més s'espera és, d'una banda, el reforçament de la pràctica comunitària i participativa en el marc d'un context de creixent demanda de processos de democràcia activa. En aquest sentit, el Camí escolar pot servir als integrants d'aquests organismes bé per iniciar-se en aquestes pràctiques bé per enfortir-les i consolidar-les. D'una altra banda, també s'espera que aquest projecte contribueixi a fer visible un món, el dels infants, sovint aliè als planificadors urbans. La necessitat de mirar la ciutat "amb ulls d'infant" comporta entre alguns integrants d'aquest col·lectiu una revisió dels seus paradigmes i postulats de partida i l'assimilació d'uns nous principis més inclusius en l'exercici de la seva pràctica professional.

D'entre aquells col·lectius de la comunitat educativa que intervenen indirectament en l'educació dels infants (veïns, botiguers, associacions diverses...), s'espera fonamentalment que, tant a través de la participació directa en el projecte de Camí escolar com a partir de les informacions que puguin rebre ja sigui a través de tríptics informatius, dels mitjans de comunicació o de les pròpies accions sobre la via pública derivades del projecte, prenguin consciència de la presència dels infants a l'espai públic i de la necessitat de respectar-los i ajudar-los, i que ajustin els seus comportaments, especialment aquells que utilitzen el vehicle privat, tenint en compte la presència d'aquest col·lectiu, les seves necessitats i les seves vulnerabilitats. Al seu torn, i en aquest mateix sentit, s'espera que agafin consciència crítica sobre aquest tema i que, progressivament, vagin canviant la seva pròpia escala de valors.

2.4.3 A LA CIUTAT

A la pròpia ciutat on s'implanti un Camí escolar també és d'esperar que es produeixin canvis substancials. Si bé la profunditat d'aquests canvis dependrà de molts factors tots ells aliens al propi projecte, sí que és cert que el Camí escolar pot contribuir en major o menor mesura a impulsar canvis tan físics com conceptuals i metodològics.

A nivell conceptual el Camí escolar, en tant que projecte innovador en matèria de mobilitat però també de transformació de l'espai públic, pot contribuir a impulsar un canvi en les maneres de concebre aquests àmbits de la gestió pública introduint elements fins llavors no atesos o enfocats des d'una perspectiva que no contemplava, per exemple, l'equitat en la distribució dels usos de la via pública, la necessitat de prioritzar usos i activitats respectuoses amb l'entorn i amb els propis ciutadans i ciutadanes, etc. En moltes ocasions el projecte de Camí escolar obliga els tècnics i responsables municipals a concebre la mobilitat i l'espai públic des d'un punt de vista més integrador, la qual cosa sol deixar petja més enllà del propi projecte integrant aquesta nova perspectiva en altres projectes urbans que res tenen a veure amb el Camí escolar.

Des del punt de vista metodològic el projecte de Camí escolar també sol contribuir a generar una noves formes d'encarar la gestió municipal. El Camí escolar és un projecte essencialment participatiu on intervenen un seguit d'actors amb posicions de partida sovint divergents no tant en la conceptualització del mateix, que també, sinó en les formes d'abordar-lo. En aquest sentit, el Camí escolar obliga d'una banda a consensuar una metodologia de participació que ha de permetre recollir l'expressió de tots aquests col·lectius, també dels infants, i de l'altra a contemplar canals poc habituals tant de recollida d'informació com de tractament d'aquesta. Com en el cas dels canvis conceptuals, la innovació metodològica requerida per un projecte com el del Camí escolar és d'esperar que contribueixi a iniciar o a consolidar una nova etapa en les formes i mètodes de treball de l'administració municipal.

Finalment, també és d'esperar que el projecte de Camí escolar suposi canvis físics en l'espai públic i, especialment, en el viari de l'entorn dels centres. Donat que sovint les condicions de partida tant pel que fa a l'accessibilitat com a la seguretat viària no són les desitjables, el projecte obliga a repensar aquests

espais i a adaptar-los a les condicions dels infants. Des de l'eixamplament d'una vorera fins a la vianalització d'un carrer passant per la implantació d'un pas de vianants, l'adaptació d'aquest a les persones amb mobilitat reduïda o la implantació de mesures per a moderar i pacificar el trànsit en un carrer determinat, són accions que sens dubte tindran incidència en el conjunt de la ciutat i dels ciutadans.

3. CASOS D'ESTUDI

3.1 RECERCA DE CASOS

No existeix cap institució, organisme, xarxa, espai web... que concentri tota la informació relativa als camins escolars a Catalunya. La informació, doncs, està dispersa i en la major part dels casos cal accedir a la font original per a conèixer les diverses experiències realitzades al territori. És per aquesta raó que la primera fase del treball ha consistit en realitzar un inventari d'experiències que poguessin ser considerades casos d'estudi. Per tal de realitzar la recopilació d'informació de possibles experiències s'han utilitzat diverses fonts:

- Recopilació d'experiències que el consultor i la direcció facultativa ja coneixien d'antuvi
- Cerca webgràfica en base a paraules clau tals com: *Camí escolar*, *camí segur*, *entorn escolar segur*, *itineraris escolars*, *rutes escolars*, *itineraris segurs*, *bus a peu*, *pedibus*, *bicibus*, *agents cívics*, *consell d'infants* i altres paraules derivades i/o afins
- Blog "Camino escolar y movilidad infantil sostenible" (<http://caminoescolar.blogspot.com.es/>), blog dedicat a difondre les problemàtiques i bones pràctiques relacionades amb la mobilitat sostenible i segura dels nens i les nenes a l'Estat espanyol
- Cerca en registres i documents vinculats a la mobilitat sostenible, escola verda i agenda 21 d'entitats municipals i supramunicipals
- Carta als ajuntaments i d'altres entitats relacionades amb la mobilitat
- Enviament per e-mail específic als tècnics responsables de la mobilitat dels municipis i d'altres entitats
- Publicitat a través de la Xarxa Mobal
- Consulta telefònica
- Tècnica de la "bola de neu", consistent a preguntar als municipis que han desenvolupat alguna experiència de Camí escolar si tenien coneixement d'altres experiències en altres municipis.

L'àmbit de recerca de les bones pràctiques ha estat principalment Catalunya però també s'hi ha inclòs algunes actuacions realitzades a la resta d'Espanya que han estat seleccionades per la seva singularitat.

Un cop detectades les experiències s'ha procedit a fer una selecció d'aquelles que complien els requisits mínims per a ésser considerades cas d'estudi. Amb aquest objectiu s'han considerat bàsicament dos requisits:

- Trobar-se com a mínim en la Fase II de desenvolupament del projecte (veure quadre següent)
- Disposar de la informació mínima necessària per a poder avaluar l'experiència i extreure'n les conclusions pertinents

FASE	NOM	ESPECIFICITATS
I	PREPARACIÓ	Mostres d'interès, acords entre les administracions implicades, informació...
II	ESTUDI I PROPOSICIÓ DE MESURES	Estudi redactat (diagnosi i propostes d'actuació)
III	IMPLEMENTACIÓ INICIAL	Implementació d'algunes de les accions definides a l'estudi
IV	IMPLEMENTACIÓ AVANÇADA	Bona part de les accions implementades
V	DESENVOLUPAMENT DE NOVES MESURES D'ACTUACIÓ	Proposta i desenvolupament de noves accions no previstes en el projecte inicial
VI	ESTABILITZACIÓ I CONSOLIDACIÓ	Mesures de manteniment, estabilització i consolidació del projecte

La recerca de casos d'estudi s'ha focalitzat en la localització d'experiències de Camí escolar per bé que també s'han tingut en compte altres experiències vinculades a la mobilitat infantil tals com el bus a peu o les accions de millora de la mobilitat, seguretat i accessibilitat als entorns dels centres educatius.

3.2 EXPERIÈNCIES DE CAMÍ ESCOLAR

3.2.1 EXPERIÈNCIES PER MUNICIPIS

La cerca realitzada ha permès obtenir informació de 66 experiències de Camí escolar repartides entre 24 municipis que inclouen 135 centres educatius d'arreu de Catalunya.

A la taula següent es detallen els municipis objecte d'estudi, el nom de les experiències analitzades en cadascun d'ells i el número de centres educatius que inclouen cadascuna d'elles.

Taula 1. Experiències de Camí escolar analitzades

MUNICIPI	NOM DE L'EXPERIÈNCIA	NÚM. CENTRES
Alella	Camins escolars d'Alella (Escola Hamelin)	3
	Camins escolars d'Alella (Escola Fabra)	
	Camins escolars d'Alella (IES Alella)	
Arenys de Mar	Camins escolars d'Arenys de Mar (Escola Joan Maragall)	4
	Camins escolars d'Arenys de Mar (Col·legi La Presentació)	
	Camins escolars d'Arenys de Mar (Escola Sinera)	
	Camins escolars d'Arenys de Mar (IES Els Tres Turons)	
Banyoles	Camins escolars de Banyoles	9
Barcelona (Sants-Montjuïc)	Camí escolar Sants (Jaume I i Pràctiques II)	2
	Camí escolar La Bordeta - Sants	7
Barcelona (Sarrià - Sant Gervasi)	Camí escolar Lycée Français	1
	Camí escolar Sagrado Corazón	1
	Camí escolar Escola Projecte	1
	Camí escolar Sector Monterols – IES Montserrat	1
	Camí escolar Sector Monterols – Bienaventurada VM	1

	Camí escolar Sector Monterols – Poeta Foix	1
Barcelona (Gràcia)	Camí escolar Turó del Cargol	1
	Camí escolar Reina Violant i Sant Josep	2
	Camí escolar Montseny, Farigola i Bosch i Gimpera	3
Barcelona (Nou Barris)	Camí escolar La Prosperitat	1
	Camí escolar Ferrer i Guàrdia	1
Barcelona (Sant Martí)	Camí escolar Poblenou	14
Cabrera de Mar	Camí escolar a Cabrera de Mar	1
Canet de Mar	Camins escolars a Canet de Mar (IES Domènech i Muntaner)	4
	Camins escolars a Canet de Mar (Escola Misericòrdia)	
	Camins escolars a Canet de Mar (Col·legi Santa Rosa de Lima)	
	Camins escolars a Canet de Mar (Col·legi Yglesias)	
Castellar del Vallès	Camí escolar escola Emili Carles-Tolrà	1
	Camí escolar escola El Sol i la Lluna	1
	Camí escolar escola Sant Esteve	1
Centelles	Camí escolar a Centelles (Escola Ildefons Cerdà)	3
	Camí escolar a Centelles (Col·legi Sagrats Cors)	
	Camí escolar a Centelles (IES Pere Barnils)	
Cornellà de Llobregat	Estudi de Camí escolar segur al barri de Sant Ildefons	3
El Masnou	Camí escolar IES Maremar i Escola Bergantí	2
Gavà	Camins escolars segurs: comerç, educació i mobilitat	14
Granollers	Camins escolars a Granollers – Carrer Roger de Flor	6
	Camins escolars a Granollers – Escola Joan Solans	1

Mataró	Estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars (GEM Gran)	2
	Estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars (GEM Petit)	
Mollet del Vallès	El Camí escolar a 3 centres	3
	Camí escolar Escola Princesa Sofia	1
Òdena	Camins escolars a Òdena (Llar d'infants Els Vaillets d'Òdena)	2
	Camins escolars a Òdena (Escola Castell d'Òdena)	
Palau-solità i Plegamans	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Folch i Torres)	4
	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Palau)	
	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Can Periquet)	
	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Can Cladelles)	
Roda de Ter	El Camí escolar a Roda de Ter (EEI Municipal)	4
	El Camí escolar a Roda de Ter (Escola Mare de Déu del Sòl del Pont)	
	El Camí escolar a Roda de Ter (CEIP Nou)	
	El Camí escolar a Roda de Ter (IES Miquel Martí i Pol)	
Sabadell	Camins escolars a Sabadell – Zona Centre	1
	Camins escolars a Sabadell – Zona Nord	1
Sant Adrià del Besòs	Camí escolar Sant Adrià del Besòs	1
Sant Cugat Sesgarrigues	Camí escolar a Sant Cugat Sesgarrigues	2
Sant Joan Despí	Propostes d'actuació als centres educatius de Sant Joan Despí	15
Sant Just Desvern	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (EBM Marrecs)	6

	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Canigó)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Montseny)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Montserrat)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Madre Sacramento)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (IES Sant Just Desvern)	
Sant Martí de Tous	Estudi de Camí escolar a Sant Martí de Tous (Llar d'infants Petita Cérvola)	2
	Estudi de Camí escolar a Sant Martí de Tous (Escola Cérvola Blanca)	
Santa Perpètua de Mogoda	El Camí escolar a Santa Perpètua de Mogoda - Estudi de mobilitat del centre	1

3.2.2 EXPERIÈNCIES SEGONS NÚMERO D'HABITANTS

Les experiències seleccionades han permès obtenir una àmplia diversitat de situacions pel que fa al volum de població municipal. En aquest sentit, trobem des d'experiències de municipis de menys de 5.000 habitants fins a casos de projectes desenvolupats a ciutats de més de 50.000, 100.000 o 300.000 habitants.

Una cinquena part dels casos analitzats es troben a Barcelona la qual cosa és reflex no només de la important concentració poblacional d'aquest municipi sinó també de l'elevat volum d'experiències existents en aquesta ciutat respecte el conjunt de Catalunya. La resta estan repartides entre diversos municipis amb poblacions també diverses. Aquesta varietat permetrà indagar si el volum de població pot ser un factor a tenir present en l'èxit o el fracàs d'una experiència de Camí escolar.

Taula 2. Experiències segons número d'habitants

HABITANTS	EXPERIÈNCIES		MUNICIPIIS
	(Núm.)	(%)	
< 5.000	6	9	Cabrera de Mar, Òdena, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Martí de Tous
5.000 - 10.000	10	15	Alella, Centelles, Roda de Ter
10.001 - 25.000	23	35	Arenys de Mar, Banyoles, Canet de Mar, Castellar del Vallès, El Masnou, Palau-solità i Plegamans, Sant Just Desvern
25.001 - 50.000	4	6	Gavà, Sant Adrià del Besòs, Sant Joan Despi, Santa Perpètua de Mogoda
50.001 - 100.000	5	8	Cornellà de Llobregat, Granollers, Mollet del Vallès
100.001 - 300.000	4	6	Mataró, Sabadell
> 300.000	14	21	Barcelona
TOTAL	66	100	

3.2.3 EXPERIÈNCIES SEGONS ANY D'INICI DEL PROJECTE

La major part de les experiències identificades han estat realitzades des de l'any 2005 ençà. Per bé que alguns dels projectes no tenen més de dos o tres anys la major part superen aquesta edat, un temps suficient per a desenvolupar les diferents mesures programades en els seus plans d'acció. Aquest fet permetrà fer una valoració de les experiències obviant el factor temps en la major part dels casos.

Taula 3. Experiències segons any d'inici del projecte

ANY INICI EXPERIÈNCIA	EXPERIÈNCIES		MUNICIPIS
	(Núm.)	(%)	
Abans 2005	1	2	Granollers
2005	7	11	Banyoles, Barcelona, Castellar del Vallès, El Masnou, Granollers, Sabadell, Santa Perpètua de Mogoda
2006	15	23	Barcelona, Centelles, Mollet del Vallès, Roda de Ter, Sant Just Desvern
2007	2	3	Barcelona, Mollet del Vallès
2008	9	14	Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Sabadell
2009	13	20	Alella, Arenys de Mar, Barcelona, Castellar del Vallès, Sant Joan Despí
2010	9	14	Castellar del Vallès, Cornellà de Llobregat, Gavà, Palau-solità i Plegamans, Sant Martí de Tous
2011	5	8	Barcelona, Mataró, Òdena
2012	3	5	Barcelona, Sant Cugat Sesgarrigues
2013	2	3	Barcelona, Sant Adrià del Besòs
TOTAL	66	100	

3.2.4 EXPERIÈNCIES SEGONS LA FASE DE DESENVOLUPAMENT

Les experiències seleccionades abarquen totes les fases de desenvolupament analitzades, des d'aquelles que es troben en un estadi molt incipient fins a les que ja han arribat a la fase de maduració. Aquesta diversitat de casos permetrà relacionar, entre d'altres, la fase de desenvolupament dels diversos projectes amb el temps de vida d'aquests per tal d'esbrinar si hi ha una relació unívoca entre ambdues variables o n'hi ha d'altres que la poden distorsionar.

Taula 4. Experiències segons la fase de desenvolupament

FASE DE DESENVOLU- PAMENT	EXPERIÈNCIES		MUNICIPIS
	(Núm.)	(%)	
II	7	11	Barcelona, Canet de Mar, Òdena
III	27	41	Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, El Masnou, Mollet del Vallès, Roda de Ter, Sant Adrià del Besòs, Santa Perpètua de Mogoda, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Martí de Tous
IV	19	29	Barcelona, Cabrera de Mar, Centelles, Granollers, Mataró, Palau-solità i Plegamans, Sabadell, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern
V	5	8	Barcelona, Castellar del Vallès
VI	8	12	Alella, Barcelona, Cornellà de Llobregat, Gavà, Granollers
TOTAL	66	100	

3.2.5 EXPERIÈNCIES SEGONS EL NÚMERO DE CENTRES EDUCATIUS IMPLICATS

Una part molt important dels projectes de Camí escolar es desenvolupen en un únic centre educatiu. Amb tot, la selecció de casos realitzada, també permet observar altres projectes desenvolupats sobre més centres escolars, majoritàriament dos o tres, incloent també experiències dutes a terme en 10 o més centres educatius a la vegada. Aquesta variable permetrà veure si existeix algun tipus de relació entre el volum de centres que integren un projecte de Camí escolar i l'èxit d'aquest.

Taula 5. Experiències segons el número de centres educatius implicats

CENTRES EDUCATIUS	EXPERIÈNCIES		MUNICIPIIS
	(Núm.)	(%)	
1	16	24	Barcelona, Cabrera de Mar, Castellar del Vallès, Granollers, Mollet del Vallès, Sabadell, Sant Adrià del Besòs, Santa Perpètua de Mogoda
2	10	15	Barcelona, El Masnou, Mataró, Òdena, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Martí de Tous
3	9	14	Alella, Barcelona, Centelles, Cornellà de Llobregat, Mollet del Vallès
4	16	24	Arenys de Mar, Canet de Mar, Palau-solità i Plegamans, Roda de Ter
6	7	11	Granollers, Sant Just Desvern
7	1	2	Barcelona
9	1	2	Banyoles
10	3	5	Barcelona
14	2	3	Barcelona, Gavà
15	1	2	Sant Joan Despi
TOTAL	66	100	

3.2.6 EXPERIÈNCIES SEGONS NIVELLS EDUCATIUS

Les experiències de Camí escolar solen concentrar-se a l'educació infantil i primària. Amb tot, també n'hi ha que s'han realitzat en escoles bressol i en centres d'educació secundària i batxillerat. Els casos seleccionats permeten abarcar tot el ventall d'experiències segons el nivell educatiu per tal d'indagar si s'estableix algun tipus de relació entre aquest i l'èxit del projecte.

Taula 6. Experiències segons nivells educatius

NIVELLS EDUCATIUS	EXPERIÈNCIES		MUNICIPIIS
	(Núm.)	(%)	
Escola Bressol (EB)	11	17	Barcelona, Gavà, Mataró, Òdena, Roda de Ter, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Martí de Tous
Educació inicial (IN)	51	77	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Castellar del Vallès, Centelles, Cornellà de Llobregat, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Òdena, Palau- solità i Plegamans, Roda de Ter, Sant Adrià del Besòs, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Martí de Tous
Educació primària Cicle inicial (CI)	53	80	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Castellar del Vallès, Centelles, Cornellà de Llobregat, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Òdena, Palau- solità i Plegamans, Roda de Ter, Sabadell, Sant Adrià del Besòs, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Martí de Tous
Educació primària Cicle mitjà (CM)	51	77	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Castellar del Vallès, Centelles, Cornellà de Llobregat, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Òdena, Palau- solità i Plegamans, Roda de Ter, Sant Adrià del Besòs, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Martí de Tous
Educació primària Cicle superior (CS)	51	77	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Castellar del Vallès, Centelles, Cornellà de Llobregat, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Mollet del Vallès, Òdena, Palau- solità i Plegamans, Roda de Ter, Sant Adrià del Besòs, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Martí de Tous
Educació Secundària Obligatòria (ESO)	26	39	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Cabrera de Mar, Canet de Mar, Centelles, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Roda de Ter, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Perpètua de Mogoda
Batxillerat (BA)	20	30	Alella, Arenys de Mar, Banyoles, Barcelona, Canet de Mar, Centelles, El Masnou, Gavà, Granollers, Mataró, Roda de Ter, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern

3.3 FITXES DE CASOS

Un cop identificats els casos d'estudi s'ha procedit a recollir informació detallada de cadascuna de les experiències seleccionades. Alhora, s'ha realitzat una entrevista personal o telefònica amb els tècnics o responsables de les experiències (Annex). Així mateix, en aquells casos en què ha estat possible també s'ha realitzat una visita de camp (Annex). Tant l'entrevista com la visita de camp han tingut com a objectiu completar la recopilació de tota la informació necessària per a poder redactar la bona pràctica en qüestió.

La informació recollida de cadascuna de les experiències analitzades s'ha bolcat en una fitxa de cas. El conjunt de les fitxes es troba a l'Annex d'aquest document. Cadascuna de les fitxes s'estructura en set grans blocs:

- Dades bàsiques
- Condicionants previs
- Condicionants de procés
- Dificultats
- Resultats obtinguts
- Àmbits d'actuació
- Dades de contacte

Cadascun dels blocs conté informació detallada de l'experiència. A continuació s'indica el contingut d'aquesta informació. Al seu torn, en els casos en què hi ha múltiples respostes tancades s'indica quines són aquestes.

a) DADES BÀSIQUES

- **Tipus d'experiència.** Es contemplen els següents tipus d'experiències:
Camí escolar, Bus a peu i Entorns escolars (veure Capítol 8)
- **Nom de l'experiència.** Nom que els autors del projecte han donat a l'experiència.
- **Municipi.** Nom del municipi on s'ha realitzat l'experiència.

- **Població.** Número d'habitants del municipi a l'any més recent del que es disposi la dada (Font principal: IDESCAT). S'han considerat els següents rangs de població:
 - < 5.000
 - 5.000 – 10.000
 - 10.001 – 25.000
 - 25.001 – 50.000
 - 50.001 – 100.000
 - 100.000 – 300.000
 - > 300.000
- **Any d'inici de l'experiència.** Any d'inici de l'experiència (a comptar a partir del moment en que s'institucionalitza el projecte)
- **Any de finalització.** Si és el cas, encara que és poc habitual, any en què es dona per tancat el projecte (en cas que encara estigui obert s'indica "En curs").
- **Fase de desenvolupament.** Fase en la que es troba el projecte; es consideren les següents fases:
 - *Fase I: PREPARACIÓ*
Mostres d'interès, informació, acords entre les administracions implicades...
 - *Fase II: ESTUDI I PROPOSICIÓ DE MESURES*
Estudi del Camí escolar amb diagnosi i propostes d'actuació ja redactat
 - *Fase III: IMPLEMENTACIÓ INICIAL*
Algunes de les accions proposades ja implementades
 - *Fase IV: IMPLEMENTACIÓ AVANÇADA*
Bona part de les accions ja implementades
 - *Fase V: DESENVOLUPAMENT DE NOVES MESURES D'ACTUACIÓ*
Proposta i desenvolupament de noves accions no previstes en el projecte inicial
 - *Fase VI: ESTABILITZACIÓ I CONSOLIDACIÓ*
Mesures de manteniment, estabilització i consolidació del projecte
- **Breu descripció de l'experiència.** Descripció dels trets principals de l'experiència ressaltant allò que pugui ser més característic d'aquesta.

- **Centres educatius implicats (núm.).** Número de centres educatius implicats en el projecte.
- **Nivells educatius.** Nivells educatius implicats en el projecte (en el cas de projectes en els que hi hagin participat diversos centres escolars cadascun dels quals hagi aplicat el projecte a diferents nivells educatius, s'han contemplat tots els nivells del conjunt dels centres). Es consideraran els següents nivells educatius:
 - *Escola Bressol (EB)*
 - *Infantil (IN)*
 - *Cicle inicial (CI)*
 - *Cicle mitjà (CM)*
 - *Cicle superior (CS)*
 - *ESO (ESO)*
 - *Batxillerat (BA)*
- **Nom dels centres educatius implicats.** Nom de cadascun dels centres educatius que participen en el projecte.

b) CONDICIONANTS PREVIS

- **Model de ciutat i mobilitat.** Es defineixen tres tipologies bàsiques de model de ciutat i mobilitat:
 - *Municipi bàsicament compacte amb una aposta clara pels modes no motoritzats (MC-MNM)*
 - *Municipi amb mixtura de tipologies urbanes i diversitat d'ús dels mitjans de transport (MM-DMT)*
 - *Municipi bàsicament dispers amb un clar predomini el modes motoritzats privats (MD-MMP)*
- **Entorn urbanístic del(s) centre(s) educatiu(s).** Característiques urbanístiques de l'entorn del centre educatiu. Es defineixen tres tipologies bàsiques d'entorn urbanístic (en cas de projectes amb diversos centres en situacions diverses s'indica la darrera de les opcions):
 - *Casc urbà compacte (CUC)*

- *Casc urbà de baixa densitat o en el límit del casc urbà (CUBD)*
- *Fora de casc urbà (FCU)*
- *Diversitat de situacions (DS)*
- **Criteris de matriculació.** Existència (o no) de criteris d'assignació territorial que primin la matriculació d'infants que visquin a prop de l'escola. Es distingeixen dos criteris (en cas de projectes amb diversos centres en situacions diverses s'indica la darrera de les opcions):
 - *Zones escolars (ZESC)*
 - *Sense criteris d'assignació territorial (o zona escolar única) (SCAT)*
 - *Diversitat de situacions (DS)*
- **Sensibilitat institucional.** Desenvolupament d'altres accions de mobilitat sostenible o accessibilitat en el municipi en el que es desenvolupa el projecte de Camí escolar.
- **Suport institucional.** Suport institucional clar, inequívoc i decidit per part de l'administració municipal (i d'altres, si s'escau).
- **Transversalitat municipal.** Dinàmica de treball transversal, interdepartamental, interdisciplinar... en l'administració municipal prèvia a l'execució del Camí escolar.
- **Òrgans de participació.** Existència d'òrgans de participació ciutadana vinculats a l'àmbit de la mobilitat i/o els infants (Taula de mobilitat, Consell d'infants...).
- **Disponibilitat de finançament.** Reserva d'una partida pressupostària des de l'inici del projecte per fer front a les possibles inversions a realitzar.

c) CONDICIONANTS DE PROCÉS

- **Imbricació en altres projectes.** Vinculació directa amb altres projectes urbanístics, educatius, socials, ambientals... (Pla de mobilitat, Pla de Barris, Pla d'accessibilitat, Agenda 21, Pla educatiu de ciutat...).

- **Relació amb altres programes per a la infància.** Vinculació a altres iniciatives vinculades a la infància.
- **Iniciativa.** Col·lectiu o agent social que pren la iniciativa per desenvolupar el projecte de Camí escolar. Es contemplen els següents actors (si s'escau se'n pot contemplar més d'un):
 - *Infants (INF)*
 - *Mares i pares / AMPA (MIP)*
 - *Centre escolar i professorat (CEP)*
 - *Administració municipal (ADM)*
 - *Policia local (PL)*
 - *Establiments comercials (EC)*
 - *Associacions i/o entitats ciutadanes (AEC)*
 - *Voluntaris (VOL)*
 - *Agents externs de suport (empreses consultores, universitat...) (AES)*
 - *Altres (AL)*
- **Lideratge.** Col·lectiu o agent social que pren el lideratge per desenvolupar el projecte de Camí escolar. Es contemplen els mateixos actors que en el cas anterior.
- **Agents implicats.** Agents socials que han estat implicats en el desenvolupament del projecte. Es contemplen els mateixos actors que en els casos de la "Iniciativa" i el "Lideratge".
- **Comissió del Camí escolar.** Constitució d'un òrgan específic de coordinació entre els diversos agents implicats en el projecte.
- **Comissió interna del Camí escolar.** Constitució d'un òrgan de coordinació interna entre els diferents departaments de l'administració municipal implicats en el projecte.
- **Participació activa dels infants** tant en el procés de diagnosi (més enllà de respondre les enquestes) com en el de realització de les propostes d'actuació.
- **Estudi de la situació de partida.** Realització d'un estudi complet amb enquestes, entrevistes, auditoria tècnica... que permeti conèixer la

situació de partida dels centres objecte d'estudi del Camí escolar tant pel que fa als hàbits e mobilitat com a les condicions d'accessibilitat i seguretat del seu entorn urbanístic.

- **Definició d'un pla d'acció** on quedin recollides les accions que caldrà dur a terme, les prioritats, els actors que hi estaran implicats, els costos que caldrà assumir, les fonts de finançament necessàries, etc.
- **Presentació i compromís polític públics.** Presentació pública del projecte a la ciutadania per part dels responsables polítics assumint el compromís d'executar-lo.
- **Assumpció del projecte com a procés dinàmic** amb capacitat d'adaptar-se als nous condicionants i circumstàncies més enllà del que hagi pogut quedar definit en l'estudi realitzat.
- **Sistematització d'un procés d'avaluació i valoració.** Sistematització d'un procés d'avaluació contínua que permeti fer una valoració de les accions i mesures definides i ajustar-les a les noves necessitats detectades.

d) DIFICULTATS

- **Ajuntament.** Dificultats, reticències, pors... manifestats per aquest agent que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Por a la manca de resposta social i a la baixa participació (A)*
 - *Escassa reflexió del perquè i com d'un projecte d'aquest tipus (B)*
 - *Poc temps dedicat a la formació que requereix la coordinació interna i transversal de l'administració (C)*
 - *Manca de coordinació entre els diferents departaments municipals implicats (D)*
 - *Manca d'informació i de formació dels tècnics en processos participatius (E)*
 - *Dificultats econòmiques i de temps (F)*
 - *Compromís polític de permanència (G)*
 - *Altres*

- **Policia local.** Dificultats, reticències, pors... manifestats per aquest agent que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Poca sensibilitat respecte els vianants i els ciclistes (A)*
 - *Manca de sensibilitat respecte els infants i llurs necessitats de seguretat en el desplaçament (B)*
 - *Manca de preparació tècnica per enfrontar un projecte de mobilitat amb els infants com a màxima prioritat (C)*
 - *Inflexibilitat respecte les normes de circulació (D)*
 - *Manca de recursos humans per enfrontar les necessitats del projecte (E)*
 - *Punts de vista divergents respecte els altres actors del projecte (F)*
 - *Falta d'implicació dels agents de la policia local (G)*
 - *Altres*
- **Professorat.** Dificultats, reticències, pors... manifestats per aquest agent que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Els pares no prenen la mobilitat com un factor a considerar a l'hora d'escollir l'escola dels seus fills (A)*
 - *Punts de vista diferents entre professorat i família (B)*
 - *Pares reticents a tots els canvis (C)*
 - *Manca de recolzament institucional en el temps (D)*
 - *Falta d'implicació del professorat (E)*
 - *Preocupació per les responsabilitats que poden caure sobre ells (F)*
 - *Relació amb l'administració (G)*
 - *Altres*
- **Mares i pares.** Dificultats, reticències, pors... manifestats per aquest agent que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Por a deixar que els nens vagin sols (A)*
 - *Por a que el projecte modifiqui el seu control sobre els nens i nenes (B)*
 - *Por a què els passi alguna cosa en el trajecte (C)*

- *Por a què els atropellin o es perdin (D)*
- *Problemes de conciliació de la vida laboral i familiar que crea dificultats per enfrontar canvis (E)*
- *Dificultats per dur a terme canvis en la forma d'organització familiar en relació a la mobilitat (F)*
- *Valor social del vehicle (G)*
- *Falta d'implicació (H)*
- *Comoditat (I)*
- *Altres*
- **Entorn social.** Dificultats, reticències, pors... manifestats per aquest agent que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Dificultats per identificar els agents socials adequats (A)*
 - *Persones potencials a implicar que no estan associades (B)*
 - *Dificultats per implicar persones, comerços i entitats del barri que no tenen fills en el centre educatiu (C)*
 - *Algunes entitats no perceben "què els pot aportar" (D)*
 - *Temps de dedicació (E)*
 - *Canvis de titularitat de comerços involucrats (F)*
 - *Dificultats de coordinació amb la resta d'agents (G)*
 - *Manteniment de la dedicació i implicació en el temps (H)*
 - *Altres*
- **Altres.** Altres dificultats, reticències, pors... genèriques que hagin pogut incidir negativament en el desenvolupament del projecte. A títol orientatiu s'indiquen els següents elements de fre:
 - *Falta de participació d'alguns dels agents comunitaris (A)*
 - *No creure en el projecte (B)*
 - *Falta de comunicació i visibilització (C)*
 - *Falta d'integració de perspectives d'actuació (D)*
 - *Separar seguretat, educació, mobilitat, comunitat, etc. (E)*
 - *Enfrontar problemàtiques d'una manera parcialitzada (F)*
 - *L'escola sola, aïllada, no va enlloc (G)*

- *Manca de concepció del Camí escolar com a oportunitat per a articular l'escola amb l'entorn (H)*
- *Manca de concepció del Camí escolar com un projecte educatiu, transversal, comunitari, participatiu i sostenible (I)*
- *Altres*

e) RESULTATS OBTINGUTS

- **Avaluació de resultats.** Realització d'algun estudi d'avaluació de resultats que permeti valorar els canvis produïts amb la implementació del projecte (especialment pel que fa al repartiment modal i al nivell d'autonomia dels infants).
- **Any.** Any de realització de l'estudi d'avaluació de resultats.
- **Repartiment modal: modes no motoritzats (%).** Percentatge d'utilització de modes no motoritzats per anar i tornar de l'escola. Sempre que sigui possible s'indicarà el % relatiu als infants d'Educació primària; en cas de no existir aquesta dada segregada es tindrà en compte la dada agregada que més s'aproximi a aquest col·lectiu. S'especifica tant la Situació inicial com la Situació final (en aquest darrer cas sempre i quan s'hagi fet un estudi d'avaluació de resultats). En ambdós casos els percentatges s'agrupen en els següents rangs:
 - < 20%
 - 21 – 40%
 - 41 – 60%
 - 61 – 80%
 - > 80%
- **Autonomia.** Nivell d'autonomia dels infants (en %) en els seus desplaçaments d'anada i tornada de l'escola. Sempre que sigui possible s'indicarà el % relatiu als infants d'Educació primària; en cas de no existir aquesta dada segregada es tindrà en compte la dada agregada que més s'aproximi a aquest col·lectiu. S'especifica tant la Situació inicial com la Situació final (en aquest darrer cas sempre i quan s'hagi fet un estudi d'avaluació de resultats). En ambdós casos els percentatges s'agrupen en els següents rangs:

- < 20%
- 21 – 40%
- 41 – 60%
- 61 – 80%
- > 80%

f) ÀMBITS D'ACTUACIÓ

- **Accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur.** Inclou totes aquelles accions destinades a transformar la via pública ja sigui a nivell morfològic o funcional que han de permetre millorar el grau de seguretat i d'accessibilitat especialment dels infants en el seu desplaçament al centre educatiu. Es contemplen actuacions als espais d'espera, a les voreres, en els passos per a vianants, per a facilitar l'ús de la bicicleta, en el transport públic, sobre el trànsit de vehicles, relatives a l'aparcament vehicular, de senyalització i d'altres tipus no incloses en els àmbits anteriors. Per a cada actuació s'indica quines han estat proposades en l'estudi realitzat, en quin grau s'han implementat i les dues raons principals per les quals s'ha assolit aquest grau d'execució.
- **Accions educatives pedagògiques i formatives.** Inclou totes aquelles accions de caràcter educatiu dirigides especialment als infants però també a algun dels altres membres de la comunitat educativa. Per a cada actuació s'indica quines han estat proposades en l'estudi realitzat, en quin grau s'han implementat i les dues raons principals per les quals s'ha assolit aquest grau d'execució.
- **Accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització.** Inclou totes aquelles accions destinades a difondre el projecte i els seus objectius entre la comunitat educativa, els veïns del barri i el conjunt de la ciutadania. Per a cada actuació s'indica quines han estat proposades en l'estudi realitzat, en quin grau s'han implementat i les dues raons principals per les quals s'ha assolit aquest grau d'execució.
- **Altres accions.** Inclou altres accions de caire divers que complementen l'acció del Camí escolar no contemplades en els paquets d'accions anteriors. Per a cada actuació s'indica quines han estat proposades en l'estudi realitzat, en quin grau s'han implementat i les dues raons principals per les quals s'ha assolit aquest grau d'execució.

g) DADES DE CONTACTE

- **Dades de contacte.** Dades bàsiques de contacte de la persona o persones referents del projecte. S'inclouen les dades del tècnic/a referent de l'administració municipal i, si s'escau, les d'algun altre agent amb qui s'hagi contactat.

3.4 APUNT METODOLÒGIC

Tal com s'ha assenyalat, per a la realització d'aquest estudi s'han utilitzat quatre tècniques de recollida d'informació complementàries:

- **Recollida d'informació documental** consistent en la recopilació de tot el material disponible sobre el cas d'estudi, des del propi projecte fins a notes periodístiques, materials penjats a webs diverses, fulletons de difusió i comunicació elaborats explícitament per al cas o altres materials facilitats pels propis agents que han participat de l'experiència, principalment l'ajuntament del propi municipi.
- **Fitxes de cas** habitualment omplertes pels tècnics municipals en les que els agents han bolcat la informació requerida i que ha servit de base per a l'anàlisi estadística del present estudi.
- **Entrevistes als agents**, ja sigui presencials o telefòniques, mitjançant les quals s'ha aprofundit en el cas d'estudi i en les que han pogut aflorar aspectes de relleu no contemplats en les fitxes de cas que han ajudat l'investigador a comprendre el context en el que s'ha realitzat el projecte i el procés de desenvolupament d'aquest.
- **Visites de camp**, gairebé sempre amb algun dels agents participants en el projecte, que han permès veure sobre el terreny tant els dèficits o els conflictes d'accessibilitat i seguretat com les actuacions realitzades per resoldre'ls.

La utilització de totes aquestes tècniques han permès tenir un coneixement exhaustiu de l'experiència que ha facilitat no només la seva anàlisi sinó la

valoració d'aquesta i la contextualització en el marc del conjunt dels projectes analitzats.

La informació recollida s'ha bolcat fonamentalment en les fitxes de cas amb la voluntat de centrar bona part de l'estudi en una anàlisi estadística que permeti sistematitzar els resultats i fer-los comparables.

Degut a l'escassetat de casos analitzats (66), però, els resultats tenen un marge d'error significatiu especialment quan s'analitzen subgrups d'aquests casos. És per aquesta raó que cal llegir els resultats amb molta cura tenint present que els valors resultants de l'anàlisi són orientatius però no exactes.

Amb la voluntat de contrarestar els possibles errors de lectura, en tots els casos a més dels resultats en termes percentuals també s'expressaran en termes absoluts de forma que el lector podrà relativitzar el resultat en funció del volum de casos objecte d'anàlisi.

Al seu torn, quan es consideri que degut a l'escassetat de casos analitzats els resultats estadístics no siguin suficientment significatius, es realitzaran valoracions de caràcter qualitatiu utilitzant com a font d'informació les entrevistes realitzades als diferents agents.

Sigui com sigui, en tot cas, no es farà cap afirmació que no pugui ésser contrastada bé en base a les dades estadístiques recollides bé a partir de les informacions qualitatives extretes de les entrevistes, les visites de camp o els diferents documents consultats.

4. CONDICIONANTS PER A L'ÈXIT

4.1 CONDICIONANTS PREVIS

Un cop realitzada l'anàlisi dels casos d'estudi seleccionats s'han identificat uns elements de caire divers previs a la posada en marxa d'un projecte de Camí escolar que en condicionen el seu èxit. A continuació es detallen aquests condicionants i es valora la seva incidència en el marc del projecte de Camí escolar.

4.1.1 MODEL DE CIUTAT I DE MOBILITAT

El model de ciutat present en un municipi condiciona de forma important les formes generals de desplaçar-se a l'interior d'aquest. Una ciutat compacta, complexa i polifuncional comportarà, a priori, desplaçaments curts amb un predomini dels modes de transport no motoritzats. Al contrari, una ciutat dispersa, zonificada i monofuncional suposarà un predomini de les distàncies llargues i, en conseqüència, de l'ús de mitjans de transport motoritzats, especialment el vehicle privat.

Les pautes de mobilitat dels infants en els seus desplaçaments a l'escola estan condicionats per aquestes pautes generals. En aquest sentit, a priori hauria de tenir més probabilitats d'èxit, i per tant d'assolir els seus objectius de mobilitat sostenible, el projecte de Camí escolar d'un centre educatiu situat en un municipi amb un model de ciutat compacta, complexa i monofuncional que no pas el desenvolupat en un municipi dispers, zonificat i amb predomini d'àrees monofuncionals.

Per tal d'analitzar aquesta variable s'han identificat quatre tipologies de municipi en funció del model urbanístic i de mobilitat predominants en el municipi:

- Municipi bàsicament compacte amb una aposta clara pels modes no motoritzats
- Municipi amb mixtura de tipologies urbanes i diversitat d'ús dels mitjans de transport

- Municipi bàsicament dispers amb un clar predomini el modes motoritzats privats
- Diversitat de situacions

A partir dels casos analitzats s'observa una certa relació entre el model urbanístic i de mobilitat i els hàbits de mobilitat dels alumnes. Així, si ens fixem en els casos en els que més del 60% dels alumnes es desplacen en mitjans no motoritzats, si bé no hi ha una diferència significativa entre els municipis bàsicament compactes i els que tenen una mixtura de tipologies (en ambdós casos és superior al 45%), sí que s'observa una diferència significativa entre aquests i els municipis bàsicament dispersos on aquest percentatge únicament és del 8%.

Al seu torn, si ens fixem únicament en els casos en què els alumnes que es desplacen en modes no motoritzats és superior al 80%, mentre que entre els municipis bàsicament compactes la proporció de casos és d'un 36%, entre els que tenen una mixtura de tipologies és d'un 17%, i no hi ha cap cas entre els municipis bàsicament dispersos.

Taula 7. Distribució modal (% modes no motoritzats) segons model urbanístic i de mobilitat ⁽¹⁾

	Municipi bàsicament compacte		Municipi amb mixtura de tipologies		Municipi bàsicament dispers	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
< 20	1	9	0	0	3	25
21 - 40	3	27	5	17	2	17
41 - 60	2	18	10	34	6	50
61 - 80	1	9	9	31	1	8
> 80	4	36	5	17	0	0
Subtotal < 40	4	36	5	17	5	42
Subtotal 41 - 60	2	18	10	34	6	50
Subtotal > 60	5	45	14	48	1	8
TOTAL	11	100	29	100	12	100

⁽¹⁾ No s'han contemplat els municipis amb diversitat de situacions

4.1.2 ENTORN URBANÍSTIC DEL CENTRE EDUCATIU

La ubicació del centre educatiu també sembla que hauria de condicionar, almenys a priori, les pautes de mobilitat dels alumnes i les seves famílies i les possibilitats d'èxit d'un projecte de Camí escolar. L'anàlisi dels casos d'estudi ha permès identificar tres grans tipologies d'entorns urbanístics:

- Casc urbà compacte
- Casc urbà de baixa densitat o Límit del casc urbà
- Fora del casc urbà

Les experiències en les que ja d'inici es dona un major percentatge de desplaçaments en modes no motoritzats, bàsicament a peu, i un nivell d'autonomia més alt, es donen sobretot en escoles l'entorn urbanístic de les quals és de casc urbà compacte (en el 72% dels casos més d'un 60% dels alumnes van en modes no motoritzats i en el 32% dels casos hi van més d'un 80%). La proximitat entre l'escola i la llar dels infants que pressuposa un entorn com aquest afavoreix, sens dubte, els desplaçaments a peu.

En els casos en els que l'escola està situada en casc urbà de baixa densitat o en el límit del casc urbà, la proporció de les experiències en les que més d'un 60% dels alumnes es desplaça a peu o en bicicleta disminueix fins al 23%, i fins al 4% si es tenen en compte únicament els casos en que els desplaçaments en modes no motoritzats superen el 80%.

Finalment, quan l'escola es troba situada fora del casc urbà la major part dels infants van i tornen de l'escola en vehicles a motor. En aquestes ocasions, la proporció de casos en els que més del 60% dels alumnes van a peu o en bicicleta davalla fins al 14% i no hi ha cap cas en què la proporció d'alumnes que es desplacen en modes no motoritzats sigui superior al 80%.

Cal assenyalar, en aquest darrer cas, que la major part de centres educatius que es troben fora del casc urbà són centres de secundària en els que, degut a l'edat dels alumnes, els percentatges de desplaçaments en modes no motoritzats solen ser més alts que en els centres de primària. De descartar-se aquests casos la proporció de desplaçaments a peu o en bicicleta als centres educatius situats fora del casc urbà disminuiria encara més.

Taula 8. Distribució modal (% modes no motoritzats) segons entorn urbanístic del centre educatiu

	Casc urbà compacte		Casc urbà de baixa densitat o en el límit del casc urbà		Fora de casc urbà	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
< 20	1	4	2	8	1	14
21 - 40	2	8	6	23	2	29
41 - 60	4	16	12	46	3	43
61 - 80	10	40	5	19	1	14
> 80	8	32	1	4	0	0
Subtotal < 40	3	12	8	31	3	43
Subtotal 41 - 60	4	16	12	46	3	43
Subtotal > 60	18	72	6	23	1	14
TOTAL	25	100	26	100	7	100

4.1.3 CRITERIS DE MATRICULACIÓ

La proximitat del centre educatiu als llocs de residència dels alumnes i les seves famílies condiciona absolutament les pautes de mobilitat emprades per accedir als centres. L'existència de zones escolars afavoreix la matriculació d'alumnes de l'entorn proper dels centres facilitant el desplaçament d'aquests en modes no motoritzats augmentant, en conseqüència, les possibilitats d'èxit d'un projecte de Camí escolar.

Per contra, la manca de criteris de matriculació referits a la proximitat entre els centres i les llars dels infants o la definició d'una única zona escolar per a tot el municipi, comporta una dispersió d'aquests en un territori molt ampli generant distàncies difícils d'assumir en modes no motoritzats. En aquests casos la utilització de vehicles motoritzats, especialment cotxes, per anar als centres és molt elevada i, per tant les possibilitats d'èxit d'un projecte de Camí escolar seran més baixes.

En aquest sentit, tal com es pot observar a la taula següent, mentre que en els casos d'experiències desenvolupades sota criteris d'assignació territorial la

proporció d'aquestes en les que més del 60% dels alumnes es desplaça a peu o en bicicleta és de més de la meitat (58%), en el cas dels centres no regits per criteris d'assignació territorial o inserits en una zona escolar única aquesta proporció és d'una quarta part (26%).

Taula 9. Distribució modal (% modes no motoritzats) segons els criteris de matriculació dels centres

	Zones escolars		Sense criteris d'assignació territorial (o zona escolar única)	
	Núm.	%	Núm.	%
< 20	2	6	2	7
21 - 40	3	10	7	26
41 - 60	8	26	11	41
61 - 80	12	39	4	15
> 80	6	19	3	11
Subtotal < 40	5	16	9	33
Subtotal 41 - 60	8	26	11	41
Subtotal > 60	18	58	7	26
TOTAL	31	100	27	100

4.1.4 SENSIBILITAT INSTITUCIONAL

La sensibilitat de les institucions, especialment les locals, és clau en l'èxit d'un projecte de Camí escolar. El desenvolupament d'un projecte de Camí escolar en un municipi que ja hagi desenvolupat accions dirigides a reconduir les pautes de mobilitat dels seus ciutadans cap als postulats de la mobilitat sostenible i segura, tindrà més possibilitats d'èxit que no pas aquell que no ha realitzat cap acció en aquest sentit.

D'entre les accions que mostren la sensibilitat del municipi podem trobar el desenvolupament de plans de mobilitat urbana, plans d'accessibilitat, plans de seguretat viària, accions de moderació i pacificació del trànsit, la presència d'espais de treball intramunicipals de caràcter transversal, la coordinació de les

accions de mobilitat i educació, l'existència d'òrgans efectius de participació ciutadana, etc.

Si entenem com a experiència exitosa aquella que com a mínim ha assolit la Fase IV de desenvolupament (*IMPLEMENTACIÓ AVANÇADA, Bona part de les accions ja implementades*), podem veure molt clarament com són els municipis amb una alta sensibilitat institucional aquells que assoleixen majors quotes d'èxit en la implantació de projectes de Camí escolar. Així, podem veure com en aquests casos tres quartes parts de les experiències iniciades (75%) han assolit com a mínim aquesta fase. En el cas dels municipis amb sensibilitat mitjana només s'assoleix aquesta fase en una quarta part dels casos (23%). I on la sensibilitat és baixa o nul·la no hi ha cap cas en què s'assoleixi aquesta fase.

Taula 10. Fase de desenvolupament segons sensibilitat institucional

	Alta		Mitjana		Baixa		Nul·la	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
II	1	3	0	0	4	67	2	100
III	8	22	17	77	2	33	0	0
IV	14	39	5	23	0	0	0	0
V	5	14	0	0	0	0	0	0
VI	8	22	0	0	0	0	0	0
TOTAL	36	100	22	100	6	100	2	100

4.1.5 RECOLZAMENT I SUPORT INSTITUCIONAL

El suport institucional és fonamental per a emprendre un projecte de Camí escolar i, especialment, per dinamitzar-lo i desenvolupar-lo. Aquest suport es tradueix en l'assignació, entre d'altres, de recursos humans, tècnics i econòmics per a la implantació de les mesures que emanen de l'estudi realitzat. Al seu torn, aquest recolzament deriva en la presa d'un compromís públic que permet un marc de seguretat política i institucional bàsic per tirar endavant el projecte.

En aquest sentit, segons que es desprèn de l'anàlisi realitzada, aquells projectes que compten des de bon principi amb un suport institucional clar,

inequívoc i decidit tenen més possibilitats d'èxit que no pas els que no hi compten. Així, tal com podem veure a la taula següent, mentre entre els municipis que disposen d'un suport institucional alt el grau d'èxit (experiències que com a mínim han assolit la Fase IV) és del 80%, entre els que tenen un suport mitjà aquesta proporció és del 39% i entre els que tenen un suport baix o nul no hi ha cap experiència que hagi assolit aquesta fase.

Taula 11. Fase de desenvolupament segons recolzament i suport institucional

	Alt		Mitjà		Baix		Nul	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
II	1	4	0	0	0	0	0	0
III	4	16	19	61	4	100	6	100
IV	7	28	12	39	0	0	0	0
V	5	20	0	0	0	0	0	0
VI	8	32	0	0	0	0	0	0
TOTAL	25	100	31	100	4	100	6	100

4.1.6 TRANSVERSALITAT MUNICIPAL

Un projecte de Camí escolar requereix de l'implicació de diverses àrees o departaments municipals: urbanisme, manteniment de la via pública, educació, medi ambient... o d'altres en funció de l'organització municipal. Sens dubte, el projecte serà molt més ric amb l'aportació dels diferents agents de l'administració local i, alhora, els recursos estaran molt més ben emprats.

Però no només és necessària la seva implicació sinó que, alhora, es requereix una dinàmica de treball transversal, interdepartamental, interdisciplinària... per desenvolupar de forma coordinada les diverses actuacions que caldrà realitzar. En aquest sentit, les possibilitats que el projecte prosperi són més elevades si el municipi ja té integrada aquesta dinàmica de treball que no pas si aquesta no està consolidada o si ni tan sols existeix.

En aquest sentit, tal com es desprèn de l'anàlisi realitzada, mentre que en els casos de municipis que declaren tenir un alt grau de transversalitat municipal la major part de les experiències assoleixen com a mínim la Fase IV (73%), en el cas dels que declaren tenir un nivell de transversalitat mitjà únicament

assoleixen aquesta fase en una quarta part dels casos (27%). Al seu torn, en els municipis en que la transversalitat municipal és baixa o nul·la no hi ha cap cas que hagi assolit com a mínim la Fase IV de desenvolupament.

Taula 12. Fase de desenvolupament segons transversalitat municipal

	Alta		Mitjana		Baixa		Nul·la	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	1	4	6	75	0	0
III	9	28	16	62	2	25	0	0
IV	12	38	7	27	0	0	0	0
V	5	16	0	0	0	0	0	0
VI	6	19	2	8	0	0	0	0
TOTAL	32	100	26	100	8	100	0	0

4.1.7 ÒRGANS DE PARTICIPACIÓ

El Camí escolar és un projecte essencialment participatiu que requereix de l'aportació d'idees dels diferents actors que en formen part i d'unes dinàmiques de treball i de discussió constructives. L'existència d'òrgans de participació ciutadana vinculats a l'àmbit de la mobilitat i/o els infants denota una maduresa municipal en aquesta matèria. Les més habituals solen ser les Taules de mobilitat o els Consells d'infants però també poden haver-n'hi d'una altra naturalesa.

Si bé l'existència d'aquests òrgans de participació no garanteix l'èxit del projecte, sí que permet preveure d'antuvi un desenvolupament d'aquest on la vessant participativa sigui reeixida. En aquest sentit, l'existència d'aquests òrgans són, sens dubte, un condicionant que juga a favor de l'èxit de la iniciativa, més encara si aquests tenen ja una llarga trajectòria.

L'anàlisi realitzada permet constatar aquest apriorisme. Així, tal com es pot veure a la taula següent, en el cas de municipis que compten amb algun tipus d'òrgan de participació vinculat a la mobilitat o a la infància, en més de la meitat de les ocasions (57%) els projectes assoleixen com a mínim la Fase IV. En el cas dels municipis que no compten amb aquest tipus d'òrgans l'assoliment de la Fase IV és només del 24%.

Taula 13. Fase de desenvolupament segons vinculació a òrgans de participació

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	1	2	6	35
III	20	41	7	41
IV	15	31	4	24
V	5	10	0	0
VI	8	16	0	0
TOTAL	49	100	17	100

4.1.8 INICIATIVA I LIDERATGE

Segons que es desprèn dels casos analitzats, un projecte de Camí escolar és més sòlid i durador si la iniciativa ha sorgit de la necessitat manifestada pels principals afectats (pares/mares i mestres) que no pas si aquesta ha estat “imposada” des de dalt (administració local).

Al seu torn, també solen tenir una trajectòria més llarga i continuada si qui lidera el projecte és un ens amb capacitat de decisió, de vertebració, de coordinació i d'obtenció de finançament. Habitualment qui reuneix aquestes condicions sol ser l'administració local.

A nivell global, tal com es pot observar a la taula següent, l'administració municipal és un dels agents impulsors en tres quarts parts dels casos (77%), el centre escolar i el professorat en més de la meitat d'aquests (53%) i els pares i mares (gairebé sempre des de l'AMPA) en són en gairebé la meitat de les ocasions (45%). La resta d'actors no solen ésser partícips de la iniciativa de posada en marxa d'un Camí escolar.

Al seu torn, un cop posat en marxa el projecte, qui pren el lideratge d'impulsar la iniciativa és fonamentalment l'administració local (97% dels casos) si bé en algunes ocasions compartint-lo amb el centre escolar i el professorat (26% dels casos) i les mares i els pares (18%). Altra vegada la resta d'actors no solen prendre part de l'equip que lidera el Camí escolar.

Taula 14. Agents, iniciativa i lideratge

	INICIATIVA		LIDERATGE	
	(Núm.)	(%)	(Núm.)	(%)
Infants	2	3	2	3
Mares i pares / AMPA	30	45	12	18
Centre escolar i professorat	35	53	17	26
Administració municipal	51	77	64	97
Polícia local	6	9	5	8
Establiments comercials	0	0	0	0
Associacions i/o entitats ciutadanes	2	3	3	5
Voluntaris	0	0	0	0
Agents externs de suport	0	0	0	0
Altres	0	0	0	0

Tal com s'assenyalava es pot observar una relació entre els agents que prenen la iniciativa o lideren el projecte de Camí escolar i les possibilitats d'èxit d'aquest. Així, per exemple, els casos analitzats permeten afirmar que quan la iniciativa és duta a terme per un sol agent les possibilitats d'èxit són més baixes (32%) que quan és compartida per diversos agents (61%). Al seu torn, les possibilitats d'assolir la Fase IV són més altes en cas de lideratge compartit (77%) que quan no hi ha colideratge (30%).

Taula 15. Fase de desenvolupament segons nombre d'agents que prenen la iniciativa

	Un sol agent		Més d'un agent	
	Núm.	%	Núm.	%
II	7	25	0	0
III	12	43	15	39
IV	7	25	12	32
V	0	0	5	13
VI	2	7	6	16
TOTAL	28	100	38	100

Taula 16. Fase de desenvolupament segons si hi ha colideratge

	Sí		No	
	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	7	18
III	6	23	21	53
IV	9	35	10	25
V	5	19	0	0
VI	6	23	2	5
TOTAL	26	100	40	100

L'escassetat de casos d'estudi en què s'ha assolit la Fase IV, però, no ens permet fer afirmacions concloents pel que fa a la relació entre quins dels agents que prenen la iniciativa tenen més incidència en les possibilitats d'èxit d'aquest. Amb tot s'endevinen algunes idees amb una certa claredat. Així, tal com es mostra a la taula següent, les majors probabilitats d'èxit es donen quan la iniciativa prové de les mares i pares (MIP) i del centre escolar i el professorat (CEP) (33%), quan qui pren la iniciativa són els centres escolars (CEP) juntament amb l'administració municipal (ADM) (24%), o quan és la pròpia administració local (ADM) qui pren la iniciativa per si sola (24%).

Taula 17. Agents, iniciativa i probabilitats d'èxit

	IV, V i VI	
	Núm.	%
MIP	3	14
CEP	0	0
ADM	5	24
MIP i CEP	7	33
MIP i ADM	0	0
CEP i ADM	5	24
MIP, CEP i ADM	1	5
TOTAL	21	100

L'observació dels casos analitzats permet constatar la rellevància de dos dels agents principals del procés: els pares i mares (MIP) i el centre escolar i el professorat (CEP). Així, en aquells casos en que la iniciativa compta amb l'impuls d'almenys un d'aquests dos actors, s'assoleix una quota d'èxit

considerable (61%) mentre en aquells casos en què la iniciativa no prové de cap d'ells només s'assoleix la Fase IV en una proporció relativament reduïda (28%).

Taula 18. Fase de desenvolupament segons si la iniciativa prové (o no) de MIP o CEP

	Sí		No	
	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	7	28
III	16	39	11	44
IV	16	39	3	12
V	5	12	0	0
VI	4	10	4	16
TOTAL	41	100	25	100

La percepció dels diferents actors entrevistats és coincident amb aquests resultats. Una mostra d'això és que, per exemple en el cas de Barcelona, un municipi en el que s'han posat en marxa projectes de Camí escolar en més d'un centenar de centres educatius des de fa més de 10 anys, han determinat de comú acord que no es posa en marxa el procés que ha de dur a la realització d'un projecte de Camí escolar si la iniciativa no compta, almenys, amb aquests dos agents.

4.1.9 IMBRICACIÓ EN ALTRES PROJECTES

Un projecte de Camí escolar pot desenvolupar-se de forma aïllada, sense necessitat de coordinar-se amb altres iniciatives que s'estiguin duent a terme al municipi. Però, sens dubte, tindrà més possibilitats d'èxit si s'imbrica o s'integra en projectes d'una major dimensió o que puguin incidir-hi ni que sigui d'una forma transversal. Així, segons que es desprèn dels casos analitzats, en els casos d'experiències que s'han desenvolupat en el marc o amb una estreta vinculació a altres projectes el grau d'assoliment d'èxit de la iniciativa és molt més alt (75%) que en els casos en què no ha estat així (27%).

En aquest sentit, que es vinculi a projectes urbanístics, educatius, socials, ambientals... o d'una altra naturalesa és un bon indicador que ens ha de fer preveure que el Camí escolar es podrà desenvolupar amb més garanties d'èxit que si es desplega de forma aïllada.

Taula 19. Fase de desenvolupament segons imbricació en altres projectes

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	7	19
III	7	24	20	54
IV	12	41	7	19
V	5	17	0	0
VI	5	17	3	8
TOTAL	29	100	37	100

4.1.10 ALTRES PROGRAMES PER A LA INFÀNCIA

La presència d'altres programes per a la infància permet pensar que el municipi és sensible a aquest col·lectiu social i per tant a priori ha de ser més obert i permeable a iniciatives com la del Camí escolar. En aquest cas es pot preveure, per exemple, una major implicació activa dels infants, una situació poc freqüent en el desenvolupament d'experiències d'aquest tipus.

L'anàlisi dels casos seleccionats confirma aquest principi. En aquest sentit, en el 67% els casos en què en el municipi es desenvolupen altres programes per la infància el projecte de Camí escolar assoleix almenys la Fase IV. En els casos de municipis en els que no existeixen altres programes relacionats amb els infants el percentatge d'èxit és d'un 33%.

Taula 20. Fase de desenvolupament segons relació amb altres programes per la infància

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	7	19
III	10	33	17	47
IV	11	37	8	22
V	5	17	0	0
VI	4	13	4	11
TOTAL	30	100	36	100

4.1.11 DISPONIBILITAT DE RECURSOS ECONÒMICS

El desenvolupament d'un projecte de Camí escolar requereix de l'existència d'una partida pressupostària que faci possible l'execució de les accions que es derivin de la diagnosi realitzada. Aquesta partida pot ser específica per al Camí escolar o bé estar inclosa en altres partides relatives a obres, manteniment de la via pública, etc. La redacció d'un projecte on des de bon principi estiguin clares les fonts de finançament i les partides pressupostàries disponibles hauria de tenir, almenys a priori, més possibilitats d'èxit que un en el que aquests conceptes no estiguin clars des de bon principi.

L'escassetat de cassos en què la disponibilitat de recursos sigui alta o nul·la no permet fer una valoració d'aquests cassos ni comparar-los amb la resta. Amb tot, si es comparen els cassos en que la disponibilitat de recursos és mitjana o baixa es pot confirmar l'afirmació anterior. En el primer cas el percentatge d'experiències exitoses se situa en el 77% mentre que en el segon únicament assolix el 30%.

Taula 21. Fase de desenvolupament segons disponibilitat de recursos econòmics

	Alta		Mitjana		Baixa		Nul·la	
	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%	Núm.	%
II	1	11	0	0	0	0	6	86
III	4	44	6	22	16	70	1	14
IV	2	22	12	44	5	22	0	0
V	2	22	2	7	1	4	0	0
VI	0	0	7	26	1	4	0	0
TOTAL	9	100	27	100	23	100	7	100

4.2 CONDICIONANTS DE PROCÉS

A banda dels condicionants previs, l'anàlisi dels casos analitzats ha permès identificar un seguit d'elements que poden condicionar el procés de desenvolupament d'un Camí escolar. A continuació es detallen aquests condicionants i es valora la seva incidència en el marc del projecte de Camí escolar.

4.2.1 AGENTS IMPLICATS

L'èxit d'un projecte de Camí escolar ve condicionat, en bona part, per la capacitat de l'ens que lidera el projecte d'implicar el màxim d'agents que puguin aportar elements d'anàlisi i propositius per enriquir la iniciativa. Al seu torn, serà d'especial importància per a l'èxit d'un Camí escolar no només la presència i la implicació de cadascun d'aquests agents sinó la coordinació entre tots ells i la cerca de consensos que permetin avançar en les diferents fases d'implementació d'aquest.

Segons l'estudi realitzat la major part dels projectes seleccionats han comptat amb la participació dels principals actors del Camí escolar: l'administració municipal, el centre escolar i el professorat, les mares i els pares, i els infants. En bona part d'ells, a més, també hi ha participat la policia local.

Taula 22. Agents implicats

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Infants	52	79
Mares i pares / AMPA	59	89
Centre escolar i professorat	60	91
Administració municipal	66	100
Policia local	49	74
Establiments comercials	15	23
Associacions i/o entitats ciutadanes	9	14
Voluntaris	8	12
Agents externs de suport	35	53
Altres	4	6

Aquest fet, la implicació de tots aquests agents en la major part de projectes, impedeix fer una valoració quantitativa de la incidència que aquesta participació té en l'assumpció de l'èxit d'una iniciativa en tant que no es pot comparar amb altres casos amb una situació diferent d'aquesta. Amb tot, de les converses mantingudes amb els diferents agents entrevistats es pot concloure que la presència de tots aquests actors reforça el projecte i incrementa les possibilitats d'èxit d'aquest.

4.2.2 TREBALL EN XARXA

Per tal que el projecte de Camí escolar tingui èxit és important que es realitzi un treball en xarxa entre tots els agents independentment de qui hagi estat la iniciativa i de qui la lideri. És important que totes les parts se sentin participants del projecte, que els treballs siguin oberts i que les decisions es prenguin amb el màxim consens possible. Habitualment aquest treball en xarxa s'articula a partir de la creació d'una Comissió del Camí escolar.

En aquests sentit, segons que ens mostren els resultats les experiències analitzades, mentre que en els casos de projectes on s'ha establert una Comissió de Camí escolar s'ha assolit almenys la Fase IV en un 62% de les ocasions, en el cas de projectes que no han articulat un sistema estable de treball en xarxa únicament un 25% de les experiències han estat exitoses.

Taula 23. Fase de desenvolupament segons existència Comissió Camí escolar

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	1	2	6	25
III	15	36	12	50
IV	15	36	4	17
V	5	12	0	0
VI	6	14	2	8
TOTAL	42	100	24	100

4.2.3 ORGANITZACIÓ I ESTRUCTURA INTERNES

Si es disposa d'una estructura clara de dinamització i execució del projecte amb capacitat decidora que pugui vehicular amb agilitat el procés però també les dificultats d'implantació del projecte les possibilitats d'èxit són majors. En aquest sentit, com s'acaba de veure, aquells projectes que compten des de bon principi amb una Comissió del Camí escolar o semblant on hi hagin representats tots els agents que participen en la iniciativa tenen més probabilitats de reeixir que no pas les que no compten amb una estructura organitzativa d'aquest tipus.

Al seu torn, a tenor de les experiències analitzades, la creació d'un òrgan o comissió de coordinació interna entre els diferents departaments de l'administració municipal implicats en el projecte també incrementa notòriament les possibilitats d'èxit del projecte. Així, els casos analitzats ens permeten afirmar que mentre el 57% dels projectes que compten amb una comissió de coordinació interna assoleixen almenys la Fase IV, únicament l'assoleixen un 36% de les que no disposen d'aquest mecanisme de coordinació.

Taula 24. Fase de desenvolupament segons existència Comissió interna Camí escolar

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	1	3	6	21
III	15	39	12	43
IV	10	26	9	32
V	5	13	0	0
VI	7	18	1	4
TOTAL	38	100	28	100

4.2.4 PARTICIPACIÓ ACTIVA DELS INFANTS

La participació activa dels infants tant en el procés de diagnosi com en el de realització de les propostes d'actuació contribueix a consolidar el projecte en sí i, especialment, a consolidar els valors que emanen d'aquest projecte. De poc serveix que el projecte comporti importants transformacions de la via pública si els infants no comprenen les raons d'aquell canvi i els beneficis que els poden comportar.

Al mateix temps, de poc servirà el desenvolupament i la implantació del projecte si aquest no suposa l'aparició d'un esperit crític i un canvi de valors entre els infants relatiu a la mobilitat i a l'espai públic. En aquest sentit, aquells projectes que comportin una participació activa dels infants tindran més possibilitats de reeixir en els seus objectius, especialment en aquells relatius als seus hàbits de desplaçament als centres educatius.

Almenys això és el que es pot deduir a tenor dels resultats obtinguts a partir de l'anàlisi realitzada. Així, les experiències que compten amb una participació activa dels infants assoleixen almenys la Fase IV en el 70% dels casos mentre

que en aquells casos en què els infants no han participat activament en el projecte l'assumpció d'aquesta fase de desenvolupament es queda en el 39%.

Taula 25. Fase de desenvolupament segons participació activa dels infants

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	0	0	7	15
III	6	30	21	46
IV	3	15	16	35
V	4	20	1	2
VI	7	35	1	2
TOTAL	20	100	46	100

4.2.5 CONCEPCIÓ DEL CAMÍ ESCOLAR COM UN PROCÉS DINÀMIC

La concepció del projecte des d'una perspectiva rígida dificulta l'adaptació d'aquest als nous condicionants que vagin sorgint al llarg del temps. És força habitual l'aparició de contratemps o de situacions que facin variar lleugera o substancialment el plantejament inicial de la iniciativa. Per tal de superar aquestes circumstàncies és important que el projecte s'hagi concebut com un procés dinàmic canviant en el temps. Aquesta concepció permet ajustar-lo als nous condicionants sense que això suposi una dificultat afegida en el procés d'implementació.

Novament, l'escassetat d'experiències en les que el projecte no hagi estat contemplat en aquest sentit (veure taula següent) és escàs la qual cosa dificulta la comparació entre ambdós casos i l'extracció de conclusions. Amb tot, les entrevistes realitzades ens permeten afirmar que aquells projectes que han estat concebuts sota aquesta perspectiva tenen més garanties d'adaptació als nous condicionants i circumstàncies la qual cosa és, alhora, major garantia de continuïtat. Per contra, la rigidesa en el plantejament dificulta enormement el seu desenvolupament posant-se en crisi davant de situacions de canvi.

Taula 26. Concepció del Camí escolar com un procés dinàmic

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Sí	53	80
No	13	20
TOTAL	66	100

4.2.6 PRESENTACIÓ I COMPROMÍS POLÍTIC PÚBLICS

La presentació del projecte per part de les autoritats municipals mitjançant una festa d'inauguració, la premsa o un acte restringit als actors participants en el projecte i l'assumpció d'un compromís públic amb aquest guarden una estreta relació amb les possibilitats d'èxit del projecte.

Això és el que es pot extreure, almenys, dels 66 casos estudiats. En aquest sentit, aquelles experiències que han comptat amb el compromís de les autoritats municipals han reeixit en un 66% dels casos. Contràriament, els projectes que no han comptat amb aquest compromís només es poden considerar exitosos en un 25% de les ocasions.

Taula 27. Fase de desenvolupament segons presentació i compromís polític públics

	SÍ		NO	
	Núm.	%	Núm.	%
II	1	3	6	21
III	12	32	15	54
IV	17	45	2	7
V	2	5	3	11
VI	6	16	2	7
TOTAL	38	100	28	100

4.2.7 SISTEMA D'AVALUACIÓ I VALORACIÓ

Per tal de valorar els resultats de la implementació d'un Camí escolar és necessari establir un sistema d'avaluació que permeti comparar la situació inicial de l'existent un cop implementat el projecte per comprovar que les

accions i mesures proposades estan donant els fruits esperats (o no). En aquest sentit, la sistematització d'un procés d'avaluació contínua ha de permetre fer una valoració de les accions i mesures definides i, en cas de desajustos en els objectius plantejats, ajustar-les a les noves necessitats detectades.

Malaauradament, tal com es pot veure a la taula següent, la major part de les experiències analitzades no compten amb un sistema de valoració que permeti avaluar els resultats de la implementació de les mesures definides, especialment el canvi modal en favor dels modes ecomovibles i especialment els no motoritzats i l'increment de les quotes d'autonomia dels infants en el seu desplaçament al centre educatiu.

En aquesta ocasió, les converses mantingudes amb els diversos agents entrevistats tampoc no ha permès definir la importància d'aquesta variable. Si bé, especialment aquells que no en disposen, constaten la idoneïtat de disposar d'un sistema per avaluar els objectius assolits també expressen la convicció que aquest dèficit no impedeix ni dificulta avançar en la implantació del projecte de Camí escolar. Al seu torn, aquells que disposen d'aquest sistema d'avaluació indiquen que aquesta eina ha estat de gran ajuda per bé que tampoc ha estat imprescindible per poder avançar en el desenvolupament del projecte.

Taula 28. Sistema d'avaluació i valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Sí	7	11
No	59	89
TOTAL	66	100

4.3 ELEMENTS DE FRE

4.3.1 QUÈ POT FER FRACASSAR UN CAMÍ ESCOLAR?

No tots els projectes de Camí escolar acaben reeixint o assolint els objectius plantejats d'inici. Les circumstàncies d'aquest fracàs poden ser àmplies i

variades. En base als casos analitzats s'han identificat les següents situacions genèriques:

- Falta de participació d'alguns dels agents comunitaris
- No creure en el projecte
- Falta de comunicació i visibilització
- Falta d'integració de perspectives d'actuació
- Separar seguretat, educació, mobilitat, comunitat, etc.
- Enfrontar problemàtiques d'una manera parcialitzada
- L'escola sola, aïllada, no va enlloc.

Al seu torn, hi ha altres circumstàncies vinculades als diferents agents que intervenen en els processos de realització dels camins escolars que també poden estar al darrere del fracàs total o parcial d'un projecte. S'identifiquen i analitzen a continuació.

Són pocs els casos en els que, per una raó o una altra, algun dels agents que formen part d'un Camí escolar no hagi ofert algun tipus de resistència al procés d'implantació del projecte. Segons que podem extreure dels casos analitzats el principal agent que actua com a element de fre és la pròpia administració municipal (56% dels casos). Els pares i mares i el professorat, amb un 39% i 32% respectivament, també ofereixen certa resistència. El que menys n'ofereixen són l'entorn social i la policia local (21% i 20% respectivament) amb tota probabilitat perquè són els agents que menys participen del procés.

Taula 29. Actors que actuen com a elements de fre

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Ajuntament	37	56
Policia local	13	20
Professorat	21	32
Mares i pares	26	39
Entorn social	14	21

A continuació s'analitzen quins elements de fre són els més recurrents en el cas de cadascun d'aquests actors.

4.3.2 AJUNTAMENT

Com ja s'ha anat assenyalant al llarg de les pàgines anteriors, l'administració municipal actua com a pal de paller en la realització del projecte del Camí escolar. Les dificultats amb què es trobi aquest actor, doncs, poden resultar determinants en el bon desenvolupament del projecte.

Segons que es pot extreure dels casos analitzats, el principal element de fre dels ajuntaments són les dificultats econòmiques i de temps, fet que ocorre en el 41% dels casos. En segon terme destaca el compromís polític de permanència (21%) vinculat a la substitució d'un equip de govern per un altre fruit normalment d'un procés electoral. Elements com la por a la manca de resposta social i a la baixa participació, l'escassa reflexió del perquè i el com d'un projecte d'aquest tipus o d'altres no sembla que tinguin una incidència significativa.

Taula 30. Elements de fre de l'administració municipal

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Por a la manca de resposta social i a la baixa participació	8	11
Escassa reflexió del perquè i com d'un projecte d'aquest tipus	7	10
Poc temps dedicat a la formació que requereix la coordinació interna i transversal de l'administració	4	6
Manca de coordinació entre els diferents departaments municipals implicats	6	8
Manca d'informació i de formació dels tècnics en processos participatius	2	3
Dificultats econòmiques i de temps	29	41
Compromís polític de permanència	15	21
TOTAL	71	100

4.3.3 POLICIA LOCAL

En aquells municipis on la policia local jugui un rol principal tant en la fase d'estudi del Camí escolar com en la fase d'implementació, les circumstàncies que l'envolten poden suposar una dificultat afegida al desenvolupament del projecte.

Les situacions que poden generar una dificultat en la participació activa d'aquest actor són diverses. Destaca per sobre de les altres el fet que tingui punts de vista divergents respecte els altres actors del projecte (30%) per bé que també són significatives la manca de recursos humans per enfrontar les necessitats del projecte i la falta d'implicació dels agents de la policia local (20% cadascun respectivament). La manca de sensibilitat respecte els infants i llurs necessitats de seguretat en el desplaçament o la manca de preparació tècnica per enfrontar un projecte de mobilitat, entre d'altres, tenen una escassa incidència.

Taula 31. Elements de fre de la policia local

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Poca sensibilitat respecte els vianants i els ciclistes	1	3
Manca de sensibilitat respecte els infants i llurs necessitats de seguretat en el desplaçament	3	10
Manca de preparació tècnica per enfrontar un projecte de mobilitat amb els infants com a màxima prioritat	3	10
Inflexibilitat respecte les normes de circulació	2	7
Manca de recursos humans per enfrontar les necessitats del projecte	6	20
Punts de vista divergents respecte els altres actors del projecte	9	30
Falta d'implicació dels agents de la policia local	6	20
TOTAL	30	100

4.3.4 EL PROFESSORAT

Com ja s'ha assenyalat, el professorat és un dels actors claus en el desenvolupament del Camí escolar. En base a les experiències analitzades

s'han identificat diverses situacions que poden generar un fre en el desenvolupament del projecte per part d'aquest col·lectiu. Amb tot, algunes pesen més que d'altres.

Per bé que les raons que poden frenar la participació d'aquest actor estan força repartides, destaquen per damunt de les altres la manca d'implicació del professorat (21%) i la preocupació per les responsabilitats que poden caure sobre seu (20%). També són notoris els arguments que esgrimeixen que els pares no prenen la mobilitat com un factor a considerar a l'hora d'escollir l'escola dels seus fills (16%), l'existència de punts de vista diferents entre el professorat i les famílies (16%) i el fet que els pares són reticents a tots els canvis (16%) per la qual cosa creuen que no són ells, els mestres, els que han vetllar per modificar els seus hàbits. La resta d'arguments són poc rellevants.

Taula 32. Elements de fre del professorat

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Els pares no prenen la mobilitat com un factor a considerar a l'hora d'escollir l'escola dels seus fills	9	16
Punts de vista diferents entre professorat i família	9	16
Pares reticents a tots els canvis	9	16
Manca de recolzament institucional en el temps	3	5
Falta d'implicació del professorat	12	21
Preocupació per les responsabilitats que poden caure sobre ells	11	20
Relació amb l'administració	3	5
TOTAL	56	100

4.3.5 MARES I PARES

Les mares i els pares també apareixen com un dels actors claus en el desenvolupament del projecte no només perquè participen directament del procés sinó perquè són els que, al cap i a la fi, decidiran com es desplaçaran a l'escola els seus fills i filles. En base a les iniciatives estudiades s'han

determinat diverses dificultats relatives a aquest actor que poden esdevenir un element de fre en la implementació del projecte.

Els arguments que esgrimeixen mares i pares com a elements de fre són forces i diversos sense que n'hi hagi cap que destaquí especialment per sobre dels altres. En tot cas, un dels arguments més repetits per aquest actor és la por a que els nens vagin sols (16%), seguit de la manca d'implicació d'aquest col·lectiu en el projecte (15%) i les dificultats que suposa per a aquests actors dur a terme canvis en la forma d'organització familiar en relació a la mobilitat a resultes de la implementació del projecte (14%). A continuació s'argumenten qüestions com els problemes de conciliació de la vida laboral i familiar i les dificultats que això suposa per enfrontar canvis (12%), la comoditat d'aquest actor (12%) o la por a què atropellin els nens o es perdin (11%), o els passi alguna cosa en el trajecte (9%). Elements com el valor social del vehicle o la por a que el projecte modifiqui el seu control sobre fills i filles no sembla que tinguin una incidència rellevant.

Taula 33. Elements de fre de pares i mares

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Por a deixar que els nens vagin sols	17	16
Por a que el projecte modifiqui el seu control sobre els nens i nenes	3	3
Por a què els passi alguna cosa en el trajecte	10	9
Por a què els atropellin o es perdin	12	11
Problemes de conciliació de la vida laboral i familiar que crea dificultats per enfrontar canvis	13	12
Dificultats per dur a terme canvis en la forma d'organització familiar en relació a la mobilitat	15	14
Valor social del vehicle	8	7
Falta d'implicació	16	15
Comoditat	13	12
TOTAL	107	100

4.3.6 ENTORN SOCIAL

Tal com s'ha esmentat amb anterioritat, si bé els actors de l'entorn social (veïns, comerços, associacions barrials...) no tenen el mateix pes relatiu que els analitzats en les pàgines anteriors, també poden contribuir al correcte desenvolupament del projecte. En aquest sentit, les dificultats que percebi aquest actor poden esdevenir, doncs, i encara que d'una forma més tènue que en els casos anteriors, un element de fre.

Segons que constaten els informants, el principal element de fre és la dificultat per implicar persones, comerços i entitats del barri que no tenen fills en el centre educatiu (32%). A continuació indiquen la dificultat per mantenir una implicació i dedicació continuades (18%), la percepció que la participació en el projecte no els aporta res significatiu (15%), i les dificultats de coordinació amb la resta d'agents, principalment degut als seus horaris laborals, (15%). La resta d'arguments no semblen tenir un pes significatiu.

Taula 34. Elements de fre de l'entorn social

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Dificultats per identificar els agents socials adequats	1	3
Persones potencials a implicar que no estan associades	1	3
Dificultats per implicar persones, comerços i entitats del barri que no tenen fills en el centre educatiu	11	32
Algunes entitats no perceben "què els pot aportar"	5	15
Temps de dedicació	3	9
Canvis de titularitat de comerços involucrats	2	6
Dificultats de coordinació amb la resta d'agents	5	15
Manteniment de la dedicació i implicació en el temps	6	18
TOTAL	34	100

5. AVALUACIÓ DE LA IMPLANTACIÓ DE MESURES

Els estudis de Camí escolar culminen amb un pla d'acció on es defineixen les actuacions que caldrà realitzar per assolir els objectius plantejats. Gairebé tots els projectes analitzats inclouen tres tipus de mesures:

- De gestió de la mobilitat i disseny urbà segur
- Pedagògiques, educatives i formatives
- De comunicació, difusió, visibilització i sensibilització
- Altres accions complementàries

En les properes pàgines s'avalua la implantació d'aquestes accions en els projectes seleccionats.

5.1 ACCIONS DE GESTIÓ DE LA MOBILITAT I DISSENY URBÀ SEGUR

5.1.1 MESURES ALS ESPAIS D'ESPERA

Els nivells de seguretat i confort dels espais situats al davant de les portes dels centres contribueixen a generar una percepció positiva favorable als postulats del Camí escolar. En moltes ocasions aquest espai és insuficient per acollir el volum de persones que s'hi concentren i, especialment, fer-ho amb els nivells de seguretat i de confort necessaris.

Per aquesta raó bona part dels projectes de camins escolars analitzats proposen mesures per condicionar aquests espais. Les principals són, per aquest ordre, la col·locació d'una barana de protecció (mesura proposada en el 59% dels projectes analitzats), la construcció d'un sobre ample que permeti acollir un major volum de persones amb seguretat (33%) i la instal·lació de mobiliari urbà, especialment bancs o papereres (20%).

Taula 35. Mesures als espais d'espera. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Construcció o ampliació sobreample	22	33
Col·locació barana de protecció	39	59
Instal·lació de mobiliari urbà	13	20

La construcció d'un sobre ample o l'ampliació de l'existent ha estat una mesura proposada en un terç dels projectes analitzats. D'aquests, en la meitat de les ocasions s'ha executat totalment (50%), en un 27% dels casos s'ha executat parcialment i en un 23% no s'ha arribat a executar. Les raons més assenyalades per no executar l'obra o fer-ho completament han estat l'alt cost econòmic, l'elevada dificultat tècnica i la manca de finançament.

Taula 36. Construcció o ampliació de sobreample a la porta d'entrada del centre. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CONSTRUCCIÓ O AMPLIACIÓ SOBREAMPLE		22	33
Alt (totalment executada o gairebé)		11	50
	Es considera viable i s'executa	11	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		6	27
	Alt cost econòmic	6	100
	Elevada dificultat tècnica	6	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		5	23
	Manca de disponibilitat de finançament	4	80
	No es considera oportú per raons diverses	1	20

Pel que fa a la col·locació d'una barana de protecció, mesura proposada en un 59% dels projectes analitzats, en gairebé tres de cada quatre casos (72%) s'ha implantat completament, en un 18% d'aquests no s'ha arribat a implantar i en un 10% de les ocasions s'ha fet parcialment. Les raons més esgrimides per no executar aquesta mesura han estat la manca de finançament i el fet que no es considera oportú implementar-la per raons diverses.

Taula 37. Col·locació de barana de protecció. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
COL·LOCACIÓ BARANA DE PROTECCIÓ		39	59
Alt (totalment executada o gairebé)		28	72
	Es considera viable i s'executa	28	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	10
	No es considera oportú per raons diverses	4	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	18
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	29
	Manca de disponibilitat de finançament	4	57
	En estudi, pendent de realitzar	1	14

Finalment, és d'assenyalar que per bé que no és molt habitual proposar la instal·lació de mobiliari urbà (bancs, papereres...) en els espais d'espera (només s'ha proposat en un 20% de les experiències analitzades), pràcticament en totes les ocasions en que s'ha plantejat s'ha acabat portant a terme (92%).

Taula 38. Instal·lació de mobiliari urbà. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
INSTAL·LACIÓ DE MOBILIARI URBÀ		13	20
Alt (totalment executada o gairebé)		12	92
	Es considera viable i s'executa	12	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		1	8
	No es considera oportú per raons diverses	1	100

5.1.2 MESURES A LES VORERES

Les voreres són l'espai de desplaçament per excel·lència dels nens i nenes en el seu desplaçament cap a i des de l'escola; la major part del seu recorregut es realitza seguint aquesta infraestructura. Les seves característiques, doncs, d'una banda definiran els nivells de seguretat i confort que tindran els infants en el seu desplaçament i, de l'altra, condicionaran la percepció que els propis infants però també els pares i mares tingui d'aquest espai. Aquesta percepció serà fonamental a l'hora d'impulsar el Camí escolar en tant que condicionarà de forma substancial els hàbits de desplaçament dels més menuts.

No en va bona part dels projectes de Camí escolar proposen mesures per condicionar aquesta infraestructura. Una de les actuacions proposada en més ocasions és l'ampliació de la vorera ja sigui amb obra (64%) o amb mobiliari urbà (pilonas...) (29%). En més de la meitat de les experiències analitzades (53%) també s'ha proposat la protecció de la vorera amb baranes, pilones o altres elements de mobiliari urbà especialment per evitar l'aparcament de cotxes sobre aquestes. Al seu torn, també són recurrents propostes tals com l'arranjament o eliminació d'obstacles de les voreres (47%), la construcció de noves voreres en espais on aquesta no existeix (41%), el cobriment d'escocells (35%), la instal·lació de miralls o altres mesures que permetin millorar la visibilitat en els accessos als pàrquings (35%) o la construcció d'orelles a les cantonades (32%).

Taula 39. Mesures a les voreres. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Arranjament, eliminació obstacles...	31	47
Ampliació (amb obra)	42	64
Ampliació (amb mobiliari urbà, pilones...)	19	29
Cobriment escocells	23	35
Creació "orelles"	21	32
Construcció vorera	27	41
Protecció amb mobiliari urbà (baranes...)	35	53
Millora visibilitat accessos pàrquings (miralls...)	23	35

L'arranjament i/o eliminació d'obstacles de les voreres és una mesura proposada en gairebé la meitat dels casos analitzats (47%). En la meitat de les ocasions (52%) es considera viable i s'executa completament. En un terç dels casos (32%) només s'executa parcialment i en un 13% d'aquests no s'arriba a executar. Les raons que més esgrimeixen els ajuntaments per no aplicar-les són l'alt cost econòmic, l'elevada dificultat tècnica i la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 40. Arranjament i eliminació d'obstacles a les voreres. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ARRANJAMENT, ELIMINACIÓ OBSTACLES...		31	47
Alt (totalment executada o gairebé)		16	52
	Es considera viable i s'executa	16	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		10	32
	Alt cost econòmic	6	60
	Elevada dificultat tècnica	6	60
	Manca de disponibilitat de finançament	1	10
	No es considera oportú per raons diverses	3	30
	Es considera viable i s'executa	3	30
	En estudi, pendent de realitzar	1	10
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	3
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	5
	Manca de disponibilitat de finançament	1	5
Nul (sense executar)		4	13
	Alt cost econòmic	2	50
	Manca de disponibilitat de finançament	2	50
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	25
	No es considera oportú per raons diverses	2	50

Tal com ja s'ha assenyalat la proposta més recurrent en els casos analitzats és l'ampliació de vorar amb obra (64% dels casos). Amb tot, en la meitat dels casos no s'arriba a executar (50%) o s'executa parcialment (17%). Només en un terç de les ocasions la mesura s'executa completament (31%). Les raons més repetides són l'alt cost econòmic, la manca de disponibilitat de finançament i l'elevada dificultat tècnica.

Taula 41. Ampliació de voreres (amb obra). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
AMPLIACIÓ (AMB OBRA)		42	64
Alt (totalment executada o gairebé)		13	31
	Es considera viable i s'executa	13	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		7	17
	Alt cost econòmic	7	100
	Elevada dificultat tècnica	6	86
	Manca de disponibilitat de finançament	1	14
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	2
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	100
Nul (sense executar)		21	50
	Alt cost econòmic	7	33
	Manca de disponibilitat de finançament	10	48
	No es considera oportú per raons diverses	3	14
	En estudi, pendent de realitzar	2	10

En gairebé un terç de les experiències analitzades s'han fet propostes relatives a l'ampliació de les voreres amb mobiliari urbà, pilones... (29%). En la major part de les ocasions les propostes s'han executat completament (63% dels casos) i en la resta (37%) no s'han arribat a executar. La principal raó adduïda per no implementar la mesura ha estat la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 42. Ampliació de voreres (amb mobiliari urbà, pilones...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
AMPLIACIÓ (AMB MOBILIARI URBÀ, PILONES...)		19	29
Alt (totalment executada o gairebé)		12	63
	Es considera viable i s'executa	12	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	37
	Alt cost econòmic	2	29
	Manca de disponibilitat de finançament	6	86
	En estudi, pendent de realitzar	1	14

El cobriment escocells de les voreres també és una mesura força recomanada en els plans d'acció dels estudis de Camí escolar (35%). En la major part de les ocasions (65%) es duu a terme completament, per bé que en un 17% dels casos no s'arriba a executar i en un altre 17% només s'executa parcialment. Habitualment no es duu a terme per raons diverses per bé que en alguns casos també s'addueix alt cost econòmic o manca de disponibilitat de finançament.

Taula 43. Cobriment d'escocells. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
COBRIMENT ESCOCELLS		23	35
Alt (totalment executada o gairebé)		15	65
	Es considera viable i s'executa	15	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	13
	No es considera oportú per raons diverses	3	100
	Es considera viable i s'executa	3	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Nul (sense executar)		4	17
	Alt cost econòmic	2	50
	Manca de disponibilitat de finançament	2	50
	No es considera oportú per raons diverses	2	50

També en un terç dels estudis analitzats (32%) apareix la proposta de construcció d'“orelles” a les cantonades. En la major part dels casos aquesta mesura o bé s'executa completament (62%) o bé parcialment (29%). Són relativament pocs (10%) els casos en què no s'arribi a executar. Majoritàriament no s'executa per raons diverses no especificades.

Taula 44. Construcció d'“orelles”. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CREACIÓ "ORELLES"		21	32
Alt (totalment executada o gairebé)		13	62
	Es considera viable i s'executa	13	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		6	29
	Alt cost econòmic	1	17
	No es considera oportú per raons diverses	6	100
	Es considera viable i s'executa	5	83
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	10
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	2	100

En aquells casos en que falta algun tram de vorera és habitual que l'estudi reculli alguna proposta relativa a la construcció d'aquesta. El 41% dels projectes analitzats recull alguna proposta d'aquest tipus. En gairebé la meitat dels casos (41%) la proposta no s'arriba a executar, en un percentatge important només s'executa parcialment, ja sigui més de la meitat de les mesures proposades (17%) o menys de la meitat (4%), i només en un 19% de les ocasions s'executa completament. Les raons més esmentades pels ajuntaments per no dur a terme aquestes propostes són l'elevat cost econòmic, l'elevada dificultat tècnica i la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 45. Construcció de nova vorera. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CONSTRUCCIÓ VORERA		27	41
Alt (totalment executada o gairebé)		5	19
	Es considera viable i s'executa	5	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		10	37
	Alt cost econòmic	6	60
	Elevada dificultat tècnica	6	60
	No es considera oportú per raons diverses	4	40
	Es considera viable i s'executa	4	40
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Nul (sense executar)		11	41
	Alt cost econòmic	3	27
	Manca de disponibilitat de finançament	6	55
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	9
	No es considera oportú per raons diverses	3	27

Molt sovint en els entorns dels centres escolars aparquen al damunt de les voreres. Aquest fet comporta que en una porció important dels projectes analitzats (53%) es proposin mesures de protecció de les voreres amb elements de mobiliari urbà, especialment baranes o pilones. En pràcticament dos terços dels casos analitzats (63%) aquestes mesures s'acaben duent a terme, per bé que en un 20% de les ocasions no s'arriben a executar i en un 17% només s'executen parcialment. En la major part dels casos no es considera oportú dur-les a terme per raons diverses per bé que la manca de disponibilitat de finançament i l'alt cost econòmic de la implantació de la mesura també són arguments reiterats.

Taula 46. Protecció de vorera amb mobiliari urbà (baranes, pilones...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PROTECCIÓ AMB MOBILIARI URBÀ (BARANES...)		35	53
Alt (totalment executada o gairebé)		22	63
	Es considera viable i s'executa	22	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		6	17
	No es considera oportú per raons diverses	6	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	20
	Alt cost econòmic	2	29
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	14
	Manca de disponibilitat de finançament	3	43
	No es considera oportú per raons diverses	1	14
	En estudi, pendent de realitzar	1	14

En un terç dels projectes analitzats (35%) es proposen mesures destinades a millorar la visibilitat dels accessos a pàrquings, especialment miralls. Gairebé en la meitat de les ocasions (43%) aquesta mesura es duu a terme sense dificultats. Amb tot, en un terç dels casos únicament es duu a terme parcialment (34%) i en gairebé una quarta part (22%) no s'arriba a executar. Altra vegada l'alt cost econòmic i la manca de disponibilitat de finançament són els arguments més reiterats per justificar la manca d'implementació d'aquesta mesura.

Taula 47. Millora de la visibilitat als accessos als pàrquings (miralls...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
MILLORA VISIBILITAT ACCESSOS PÀRQUINGS (MIRALLS...)		23	35
Alt (totalment executada o gairebé)		10	43
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
	Es considera viable i s'executa	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		7	30
	Alt cost econòmic	6	86
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	14
Nul (sense executar)		5	22
	Manca de disponibilitat de finançament	4	80
	No es considera oportú per raons diverses	1	20

5.1.3 MESURES ALS PASSOS DE VIANANTS

Els passos de vianants són els espais que permeten, o haurien de permetre, als vianants creuar les vies amb seguretat. Amb tot, pel fet d'ésser l'espai de confluència entre la xarxa de desplaçament dels vianants i la de l'automòbil és un dels punts amb més risc, i per tant més sensible, en els projectes de Camí escolar. La seguretat objectiva però, i especialment, la percepció de seguretat i de confort que generin aquests punts poden condicionar en gran mesura la decisió dels pares i mares respecte el desplaçament a peu i autònom dels seus fills i filles.

És per aquesta raó que bona part de les experiències analitzades fan especial èmfasi en aquests punts. De fet, en un 76% dels casos analitzats podem trobar propostes de mesures dirigides a millorar la seguretat, el confort i també l'accessibilitat en aquests punts. Les propostes més reiterades en aquest sentit són les que fan referència a l'adaptació dels guals a persones amb mobilitat reduïda (PMR) (76%), la implementació de nous passos de vianants (74% dels casos) i el reforç de la visibilitat dels existents amb pintura, senyalització vertical, etc. (70%). Amb menys assiduitat però també d'una forma rellevant trobem propostes com la implementació de passos de vianants elevats o voreres passants (38%) que busquen no només fer visibles aquests espais sinó també forçar els vehicles a reduir la velocitat. Finalment, trobem altres propostes dirigides a la protecció d'aquests espais per evitar l'aparcament de vehicles (29%) o la reubicació de passos de vianants bé per adaptar-se als recorreguts naturals dels vianants bé per incrementar-ne la seva seguretat.

Taula 48. Mesures als passos de vianants. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Adaptació guals a PMR	50	76
Reubicació	13	20
Reforç visibilitat (amb pintura, senyalització vertical...)	46	70
Protecció amb mobiliari urbà (pilones, jardineres...)	19	29
Implementació nous passos de vianants	49	74
Pas de vianants elevat o Vorera passant	25	38

Tal com s'acaba d'assenyalar, una de les propostes d'actuació més repetides en els projectes analitzats és l'adaptació dels guals dels passos de vianants a les persones amb mobilitat reduïda (PMR) (76% dels casos). Aquesta actuació s'ha executat completament en poc més de la meitat de les experiències analitzades en que ha estat proposada (56%). Amb tot, i malgrat l'obligatorietat fixada per la normativa vigent de dur a terme aquesta actuació, en un 28% dels casos no s'ha arribat a dur a terme i en un 16% només s'ha fet parcialment. Les raons més recurrents per justificar la manca d'execució d'aquesta mesura són la manca de disponibilitat de finançament, l'alt cost econòmic de l'obra o altres raons diverses no especificades.

Taula 49. Adaptació dels guals a PMR. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ADAPTACIÓ GUALS A PMR		50	76
Alt (totalment executada o gairebé)		28	56
	Es considera viable i s'executa	28	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		7	14
	Alt cost econòmic	5	71
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	29
	No es considera oportú per raons diverses	5	71
	Es considera viable i s'executa	2	29
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	2
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	100
	Manca de disponibilitat de finançament	1	100
Nul (sense executar)		14	28
	Manca de disponibilitat de finançament	8	57
	Altres	6	43

Per bé que la reubicació de passos de vianants no és una mesura que es proposi amb assiduitat (20% dels casos analitzats), quan es proposa sol dur-se a terme en bona part de les ocasions (62%). En una quarta part dels casos es duu a terme parcialment (23%) i només en algunes poques ocasions (15%) no s'arriba a executar. En la major part dels casos això és així per raons diverses per bé que també té un cert pes l'argument de l'alt cost econòmic.

Taula 50. Reubicació de passos de vianants. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REUBICACIÓ		13	20
Alt (totalment executada o gairebé)		8	62
	Es considera viable i s'executa	8	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	23
	Alt cost econòmic	2	67
	No es considera oportú per raons diverses	3	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	15
	Requeriment de tràmits administratius complexos i dilatats en el temps (projecte d'obra, licitació...)	1	50
	Manca de disponibilitat de finançament	1	50

Per tal que els passos de vianants siguin respectats pels conductors de vehicles és necessari que estiguin senyalitzats correctament. És per aquesta raó que bona part dels projectes de Camí escolar analitzat fan èmfasi en aquesta qüestió. Així, un 70% d'aquests proposen mesures de reforç de la visibilitat tals com repintar els passos de vianants o senyalitzar-los amb senyalització vertical. És important d'assenyalar que aquestes mesures s'executen en la major part de les ocasions (76%) per bé que en alguns casos (17%) no s'arriben a executar o només ho fan parcialment (6%).

Taula 51. Reforç de la visibilitat dels passos de vianants (amb pintura, senyalització vertical...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REFORÇ VISIBILITAT (AMB PINTURA, SENYALITZACIÓ VERTICAL...)		46	70
Alt (totalment executada o gairebé)		35	76
	Es considera viable i s'executa	35	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	4
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	2
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	100
	Manca de disponibilitat de finançament	1	100
Nul (sense executar)		8	17
	Requeriment de tràmits administratius complexos i dilatats en el temps (projecte d'obra, licitació...)	1	13
	Manca de disponibilitat de finançament	1	13
	No es considera oportú per raons diverses	6	75

No és inusual que els vehicles a motor aparquin sobre els passos de vianants dificultant o impedit el pas d'aquests. És per aquesta raó que en un percentatge significatiu dels casos analitzats (29%) es proposen mesures per evitar aquesta pràctica protegint els passos de vianants amb elements de mobiliari urbà tals com pilones, jardineres o altres. En més de dos terços dels casos (68%) aquesta mesura s'acaba duent a terme per bé que en una altra tercera part (32%) no s'arriba a executar. El motiu més assenyalat és la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 52. Protecció dels passos de vianants amb mobiliari urbà (pilones, jardineres...)
Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PROTECCIÓ AMB MOBILIARI URBÀ (PILONES, JARDINERES...)		19	29
Alt (totalment executada o gairebé)		13	68
	Es considera viable i s'executa	13	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		6	32
	Alt cost econòmic	2	33
	Manca de disponibilitat de finançament	6	100

Fruit d'una concepció anacrònica de l'ús del viari, en moltes ocasions manquen passos de vianants que permetin donar continuïtat a les xarxes de mobilitat peatonals en condicions de seguretat. És per aquesta raó que en la major part de projectes estudiats (74%) es proposa la implementació nous passos per a vianants. Pel que fa a aquesta mesura cal assenyalar que per bé que en més de la meitat de les ocasions (57%) s'arriba a executar també és cert que en un terç dels casos (35%) no s'arriba a dur a terme. Únicament en un 8% de les experiències s'executa parcialment.

Taula 53. Implementació de nous passos de vianants. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
IMPLEMENTACIÓ NOUS PASSOS VIANANTS		49	74
Alt (totalment executada o gairebé)		28	57
	Es considera viable i s'executa	28	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	8
	No es considera oportú per raons diverses	4	100
	Es considera viable i s'executa	4	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		17	35
	Requeriment de tràmits administratius complexos i dilatats en el temps (projecte d'obra, licitació...)	1	6
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	12
	Manca de disponibilitat de finançament	6	35
	No es considera oportú per raons diverses	8	47
	En estudi, pendent de realitzar	1	6

L'elevada velocitat dels vehicles que circulen per determinades vies i el risc que això comporta pel conjunt dels vianants però especialment pels infants, fa que en un nombre considerable dels projectes analitzats (38%) es proposi la construcció de passos de vianants elevats o voreres passants. En gairebé la meitat dels casos (44%) aquesta mesura s'acaba duent a terme per bé que en un terç de les ocasions (32%) no s'arriba a executar i en un 24% només ho fa parcialment. Les raons per no executar aquesta mesura són diverses per bé que destaquen la manca de disponibilitat de finançament i la dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura.

Taula 54. Implementació de passos de vianants elevats o voreres passants. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PAS DE VIANANTS ELEVAT O VORERA PASSANT		25	38
Alt (totalment executada o gairebé)		11	44
	Es considera viable i s'executa	11	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
	Es considera viable i s'executa	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		5	20
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	4	80
	Manca de disponibilitat de finançament	4	80
	No es considera oportú per raons diverses	1	20
Nul (sense executar)		8	32
	Alt cost econòmic	2	25
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	13
	Manca de disponibilitat de finançament	3	38
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	13
	No es considera oportú per raons diverses	3	38

5.1.4 MESURES PER A LES BICICLETES

En la major part dels projectes de Camí escolar la bicicleta és un element secundari, poc tingut en compte. Si bé té un cert relleu en el cas dels projectes que contenen centres escolars de secundària, és força marginal en els casos únicament amb centres de primària.

Amb tot, algunes de les mesures proposades apareixen amb certa assiduïtat en els projectes analitzats. Així, en un 50% dels casos se sol·licita la instal·lació o reubicació d'aparcaments per a bicicletes i en un 38% es proposen mesures relatives a la implantació, ampliació o adequació d'itineraris ciclistes. Només en un 18% dels casos es proposen mesures de senyalització horitzontal o vertical específica.

Taula 55. Mesures per a les bicicletes. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Implantació, ampliació o adequació itineraris ciclistes	25	38
Instal·lació o reubicació aparcaments	33	50
Senyalització horitzontal o vertical específica	12	18

Tal com s'ha assenyalat, en poc més d'un terç dels casos analitzats (38%) es proposen mesures relatives a la implantació, ampliació o adequació d'itineraris ciclistes. Amb tot, en el 40% dels casos aquestes mesures no es duen a terme i en un 32% només ho fan parcialment. Únicament en un 28% de les ocasions s'acaben executant. Les raons més assenyalades per no dur-se a terme aquestes mesures són l'alt cost econòmic, la manca de disponibilitat de finançament i l'elevada dificultat tècnica.

Taula 56. Implantació, ampliació o adequació d'itineraris ciclistes. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
IMPLANTACIÓ, AMPLIACIÓ O ADEQUACIÓ ITINERARIS CICLISTES		25	38
Alt (totalment executada o gairebé)		7	28
	Es considera viable i s'executa	7	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		8	32
	Alt cost econòmic	6	75
	Elevada dificultat tècnica	6	75
	En estudi, pendent de realitzar	2	25
Nul (sense executar)		10	40
	Alt cost econòmic	2	20
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	10
	Manca de disponibilitat de finançament	6	60
	No es considera oportú per raons diverses	3	30

La instal·lació o reubicació d'aparcaments per a bicicletes és una mesura poc costosa i de fàcil aplicació. Tal vegada és per aquesta raó que trobem aquesta proposta en el 50% dels casos analitzats i que s'arribi a implementar en un 67% d'aquests. En un 21% dels casos no s'ha arribat a implementar i en un 12% només ho ha fet parcialment. Si bé el motiu més esmentat és que no es considera oportú per raons diverses, destaca el fet que en 3 dels 7 casos en que no s'ha implementat està en estudi o pendent de realitzar.

Taula 57. Instal·lació o reubicació d'aparcaments per a bicicletes. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
INSTAL·LACIÓ O REUBICACIÓ APARCAMENTS		33	50
Alt (totalment executada o gairebé)		22	67
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	5
	Es considera viable i s'executa	22	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	12
	Alt cost econòmic	2	50
	No es considera oportú per raons diverses	4	100
	Es considera viable i s'executa	2	50
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	21
	No es considera oportú per raons diverses	4	57
	En estudi, pendent de realitzar	3	43

No són gaire habituals propostes de senyalització horitzontal o vertical específica per a bicicletes (18% dels casos analitzats). Al seu torn, només s'han arribat a executar completament en una quarta part de les ocasions (25%). En la major part dels casos s'ha executat parcialment (58%) o no s'ha arribat a executar (17%). Les principals raons adduïdes són l'alt cost econòmic i l'elevada dificultat tècnica.

Taula 58. Senyalització horitzontal o vertical específica per a bicicletes. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SENYALITZACIÓ HORITZONTAL O VERTICAL ESPECÍFICA		12	18
Alt (totalment executada o gairebé)		3	25
	Es considera viable i s'executa	3	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		7	58
	Alt cost econòmic	6	86
	Elevada dificultat tècnica	4	57
	No es considera oportú per raons diverses	1	14
	Es considera viable i s'executa	1	14
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	17
	Alt cost econòmic	2	100
	Manca de disponibilitat de finançament	2	100

5.1.5 MESURES RELATIVES AL TRANSPORT PÚBLIC

Els projectes de Camí escolar tenen per objecte, fonamentalment, facilitar l'accés dels infants als centres escolars en modes no motoritzats. Segurament és per aquesta raó que en general preguin poca atenció les mesures destinades a millorar l'accés en transport públic.

Així, per exemple, la reubicació o instal·lació de noves parades només la trobem en un 17% dels projectes analitzats, la millora del confort o la informació d'aquestes en un 15%, i l'adaptació horària dels serveis només es troba en un 5% dels casos.

Taula 59. Mesures relatives al transport públic. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Adaptació horària (ampliació, canvi freqüència de pas...)	3	5
Reubicació o instal·lació de noves parades	11	17
Millora parades (confort, informació...)	10	15

Tal com s'acaba d'assenyalar, en molt pocs dels casos analitzats s'han inclòs propostes relatives a l'adaptació horària (ampliació, canvi freqüència de pas...) dels serveis de transport públic. Amb tot, i per contra, cal assenyalar que en tots els casos en que s'ha proposat (100%) s'ha acabat duent a terme.

Taula 60. Adaptació horària del transport públic (ampliació, canvi freqüència de pas...). Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
ADAPTACIÓ HORÀRIA (AMPLIACIÓ, CANVI FREQUÈNCIA DE PAS...)	3	5
Alt (totalment executada o gairebé)	3	100
Es considera viable i s'executa	3	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)	0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)	0	0
Nul (sense executar)	0	0

Tampoc no són habituals les propostes referides a la reubicació o instal·lació de noves parades de transport públic (17% dels casos analitzats). Amb tot, és remarcable el fet que en la major part dels casos en els que s'ha proposat s'ha acabat portant a terme (82%). Només en dues de les onze experiències en que s'ha formulat aquesta proposta s'ha acabat rebutjant.

Taula 61. Reubicació o instal·lació de noves parades de transport públic. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REUBICACIÓ O INSTAL·LACIÓ DE NOVES PARADES		11	17
Alt (totalment executada o gairebé)		9	82
	Es considera viable i s'executa	9	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	18
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	1	50

La millora parades pel que fa al confort o a la informació tampoc és una proposta habitual dels projectes de Camí escolar (15%). Com en el cas de l'adaptació horària dels serveis, però, en totes les ocasions en que s'ha formulat la proposta s'ha acabat executant.

Taula 62. Millora de les parades de transport públic (confort, informació...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
MILLORA PARADES (CONFORT, INFORMACIÓ...)		10	15
Alt (totalment executada o gairebé)		10	100
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		0	0

5.1.6 MESURES SOBRE EL TRÀNSIT

Un dels elements que generen més fricció en els vianants i, especialment, en el infants que es desplacen a peu és el trànsit vehicular. Sovint, tant el volum com la velocitat d'aquests, genera un element objectiu d'inseguretat que, a més, sol produir una percepció d'inseguretat i manca de confort ambiental entre aquells que decideixen desplaçar-se a peu.

És en aquest sentit que una part important de les mesures que solen proposar-se en els projectes de Camí escolar solen anar dirigides a moderar i/o pacificar el trànsit. Així, per exemple, un 73% dels estudis analitzats posen damunt de la taula la implantació d'elements de reducció de la velocitat. Al seu torn, un 42% dels projectes aposta per establir zones o carrers amb velocitat limitada. Altres mesures proposades són el canvi o l'eliminació d'un sentit de circulació (29%), la regulació del trànsit per part de la policia local (27%) o la canalització del trànsit mitjançant balises o altres elements de mobiliari urbà (21%).

Taula 63. Mesures sobre el trànsit. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Elements de reducció de la velocitat	48	73
Establiment de zones o carrers amb velocitat limitada (30km/h, 20km/h...)	28	42
Canvi o eliminació sentit circulació	19	29
Canalització mitjançant balises, mobiliari urbà...	14	21
Regulació del trànsit per la policia local	18	27

La reducció de la velocitat especialment en els carrers adjacents en els centres escolars, efectivament, és un dels objectius habituals dels projectes de Camí escolar. Així, la implantació d'elements de reducció de la velocitat sol ser una de les mesures que es proposen més repetidament (73% dels casos analitzats). Aquesta mesura es duu a terme en més de la meitat de les ocasions (56%). Amb tot, en un 28% dels casos només es porta a terme parcialment i en un 17% no s'arriba a implantar. Les raons més comuns són l'elevada dificultat tècnica i l'alt cost econòmic d'implantació.

Taula 64. Implantació d'elements de reducció de la velocitat. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ELEMENTS DE REDUCCIÓ DE LA VELOCITAT		48	73
Alt (totalment executada o gairebé)		27	56
	Es considera viable i s'executa	27	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		6	13
	Alt cost econòmic	2	33
	No es considera oportú per raons diverses	6	100
	Es considera viable i s'executa	3	50
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		7	15
	Alt cost econòmic	6	86
	Elevada dificultat tècnica	6	86
	No es considera oportú per raons diverses	1	14
Nul (sense executar)		8	17
	Elevada dificultat tècnica	1	13
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	25
	Manca de disponibilitat de finançament	2	25
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	13
	No es considera oportú per raons diverses	3	38

També és comuna la sol·licitud d'establir limitacions de velocitat a 30km/h o inferiors ja sigui en carrers o zones al voltant dels centres; el 42% dels projectes analitzats l'inclouen entre les seves propostes. En la meitat de les ocasions (50%) aquesta mesura s'executa completament, per bé que en una tercera part dels casos (32%) no s'ha arribat a executar i en un 18% ho ha fet parcialment. Segons que indiquen els municipis consultats, habitualment no es porta a terme perquè no es considera oportú per raons diverses per bé que també s'addueix l'alta dificultat tècnica que suposa la implantació de la mesura i la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 65. Establiment limitació de velocitat ($\leq 30\text{km/h}$). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ESTABLIMENT VELOCITAT LIMITADA ($\leq 30\text{KM/H}$)		28	42
Alt (totalment executada o gairebé)		14	50
	Es considera viable i s'executa	14	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	7
	Alt cost econòmic	2	100
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	11
	Elevada dificultat tècnica	3	100
Nul (sense executar)		9	32
	Manca de disponibilitat de finançament	3	33
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	11
	No es considera oportú per raons diverses	4	44
	En estudi, pendent de realitzar	1	11

El canvi o l'eliminació d'un sentit de circulació s'ha proposat en un 29% dels projectes analitzats. En la major part de les ocasions (68%) la mesura ha estat implementada en la seva totalitat o gairebé. Amb tot, en una quarta part dels casos (26%) no s'ha executat i en un 5% de les experiències que han proposat aquesta mesura s'ha executat parcialment.

Taula 66. Canvi o eliminació d'un sentit de circulació. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CANVI O ELIMINACIÓ SENTIT CIRCULACIÓ		19	29
Alt (totalment executada o gairebé)		13	68
	Es considera viable i s'executa	13	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	5
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		5	26
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	40
	Manca de disponibilitat de finançament	2	40
	No es considera oportú per raons diverses	1	20

Per tal de reduir la velocitat dels vehicles en algunes ocasions (21% dels casos analitzats) es proposen mesures de canalització del trànsit mitjançant balises, mobiliari urbà... En poc més d'una tercera part de les experiències (36%) la mesura s'executa totalment, en una altra tercera part (36%) no s'ha arribat a executar i, en un 28% s'ha executat parcialment. L'alt cost econòmic, l'elevada dificultat tècnica i la manca de disponibilitat de finançament, a més d'altres raons de caire divers, solen estar al darrere de les decisions de no implementar aquestes mesures.

Taula 67. Canalització del trànsit mitjançant balises, mobiliari urbà.... Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CANALITZACIÓ TRÀNSIT MITJANÇANT BALISES, MOBILIARI URBÀ...		14	21
Alt (totalment executada o gairebé)		5	36
	Es considera viable i s'executa	5	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	7
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	21
	Alt cost econòmic	3	100
	Elevada dificultat tècnica	3	100
Nul (sense executar)		5	36
	Manca de disponibilitat de finançament	2	40
	No es considera oportú per raons diverses	2	40
	En estudi, pendent de realitzar	1	20

Força sovint (27% dels casos analitzats), dels projectes de Camí escolar emana la proposta de regulació trànsit per part policia local amb l'objectiu d'ordenar-lo, especialment davant dels centres, per reduir el risc provocat per l'elevat trànsit vehicular i la indisciplina que sovint l'acompanya. En la major part dels casos en que es proposa aquesta mesura (89%) aquesta s'ha acabat implementant. Només en casos molt comptats s'ha executat parcialment (6%) o no s'ha executat (6%).

Taula 68. Regulació del trànsit per part de la policia local. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REGULACIÓ DEL TRÀNSIT PER LA POLICIA LOCAL		18	27
Alt (totalment executada o gairebé)		16	89
	Es considera viable i s'executa	16	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	6
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Nul (sense executar)		1	6
	No es considera oportú per raons diverses	1	100

5.1.7 MESURES SOBRE L'APARCAMENT

La gestió de l'aparcament sol ser un dels punts crítics dels projectes de Camí escolar. Per una banda sol haver-hi una demanda de més aparcament que, si se satisfà amb escreix, pot generar més desplaçaments motoritzats dels existents. I per una altra, de restringir-se l'oferta, es poden donar pràctiques incíviques que comportin una disminució dels nivells de seguretat pels que van a peu. És per aquesta raó que una part significativa dels projectes analitzats fan èmfasi en aquest àmbit.

En aquest sentit, gairebé la meitat de les experiències estudiades (48%) inclouen propostes destinades a regular places específiques per a PMR, motos, càrrega i descàrrega, bus escolar, etc. Així mateix, un terç dels estudis (33%) proposa mesures d'habilitació i/o reordenació de zones per a l'aparcament de vehicles i un 26% proposa la supressió d'algunes places d'aparcament. Finalment, un 21% dels projectes conté propostes relatives a la creació o reserva de places d'aparcament específiques per al desencotxament dels infants.

Taula 69. Mesures sobre l'aparcament. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Regulació places específiques (PMR, motos, C i D, bus escolar...)	32	48
Habilitació i/o reordenació zona aparcament vehicles	22	33
Creació/reserva places desencotxament infants	14	21
Supressió places aparcament	17	26

Com s'acaba d'exposar, un 48% de les experiències analitzades conté propostes dirigides a regular places d'aparcament específiques per a motos, PMR, càrrega i descàrrega, bus escolar, etc. En la meitat de les ocasions (53%) aquestes propostes s'han acabat duent a terme. En un 25% ho han fet parcialment i en un 22% no s'han arribat a implantar. En la major part dels casos la raó per la qual no s'ha implantat aquesta mesura són la manca de disponibilitat de finançament i la dependència d'un projecte de major envergadura. L'alt cost econòmic o el fet que no es considera oportú per raons diverses també són motius esmentats per no implementar aquestes actuacions.

Taula 70. Regulació de places d'aparcament específiques. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REGULACIÓ PLACES ESPECÍFIQUES		32	48
Alt (totalment executada o gairebé)		17	53
	Es considera viable i s'executa	17	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	3
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		7	22
	Alt cost econòmic	3	43
	Elevada dificultat tècnica	2	29
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	4	57
	Manca de disponibilitat de finançament	5	71
Nul (sense executar)		7	22
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	14
	Manca de disponibilitat de finançament	1	14
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	14
	No es considera oportú per raons diverses	3	43
	En estudi, pendent de realitzar	1	14

En un terç dels casos analitzats (33%) s'hi poden trobar propostes d'habilitació i/o reordenació de zones d'aparcament de vehicles. En gairebé la meitat dels casos (45%) aquestes propostes tiren endavant per bé que en més d'una tercera part de les ocasions (36%) no arriben a prosperar. En un 18% de les experiències aquestes propostes només s'executen parcialment. Les raons més esgrimides són l'alt cost econòmic i la manca de disponibilitat de finançament, per bé que en alguns casos també s'esmenta la dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura.

Taula 71. Habilitació i/o reordenació de zones d'aparcament de vehicles. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
HABILITACIÓ I/O REORDENACIÓ ZONA APARCAMENT VEHICLES		22	33
Alt (totalment executada o gairebé)		10	45
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	9
	Alt cost econòmic	2	100
	Manca de disponibilitat de finançament	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		2	9
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	100
	Manca de disponibilitat de finançament	2	100
Nul (sense executar)		8	36
	Alt cost econòmic	4	50
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	13
	Manca de disponibilitat de finançament	3	38
	No es considera oportú per raons diverses	2	25
	En estudi, pendent de realitzar	1	13

En alguns projectes (21%) també podem trobar propostes relatives a la creació o reserva de places d'aparcament específiques per al desencotxament dels infants, també anomenades *kiss&ride* o *petó i escola*. Només en 4 dels 14 casos en què s'havien plantejat aquestes propostes (29%) l'actuació s'ha dut a terme. En un altre terç de les ocasions (29%) s'ha dut a terme parcialment. I en tots els casos restants (43%) no s'ha arribat a portar a la pràctica. Les raons per no desenvolupar aquesta mesura estan força repartides per bé que destaca el fet que no es considera oportú per raons diverses.

Taula 72. Creació o reserva de places d'aparcament específiques per al desencotxament dels infants. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CREACIÓ/RESERVA PLACES DESENCOTXAMENT INFANTS		14	21
Alt (totalment executada o gairebé)		4	29
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		4	29
	Alt cost econòmic	2	50
	Elevada dificultat tècnica	2	50
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	25
	Manca de disponibilitat de finançament	1	25
	No es considera oportú per raons diverses	1	25
Nul (sense executar)		6	43
	Alt cost econòmic	1	17
	Manca de disponibilitat de finançament	1	17
	No es considera oportú per raons diverses	4	67

La supressió d'algunes places d'aparcament està contemplada en un 26% dels projectes analitzats. En poc més de la meitat d'aquests (53%) han tirat endavant la mesura, en un 24% ho han fet parcialment i en un altre 24% no ha prosperat. La manca de disponibilitat de finançament és la raó més adduïda.

Taula 73. Supressió de places d'aparcament. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
SUPRESSIÓ PLACES APARCAMENT	17	26
Alt (totalment executada o gairebé)	9	53
Es considera viable i s'executa	9	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)	1	6
No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)	3	18
Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	67
Manca de disponibilitat de finançament	2	67
Nul (sense executar)	4	24
Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	25
Manca de disponibilitat de finançament	3	75
En estudi, pendent de realitzar	1	25

5.1.8 MESURES DE SENYALITZACIÓ VIÀRIA

La senyalització viària, ja sigui dirigida específicament als conductors de vehicles o als propis vianants, sol contribuir a visibilitzar el Camí escolar. Al seu torn, pot ajudar en la gestió del risc existent en els espais de confluència de les xarxes vehiculars i dels vianants. És per aquest motiu que un volum significatiu dels projectes analitzats fan esment a mesures d'aquest tipus.

Així, en la meitat de les experiències seleccionades (52%) es fa referència a la implantació de senyalització específica de proximitat d'escola (P-21), en un terç d'aquestes (35%) es proposa la senyalització específica dels itineraris de Camí escolar, en un 24% dels casos es fan propostes per a millorar la regulació semaforica, i en un 17% d'aquests es demana semaforitzar la cruïlla.

Taula 74. Mesures de senyalització viària. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Senyalització específica proximitat escola (P-21)	34	52
Senyalització específica itineraris camí escolar	23	35
Millora regulació semafòrica	16	24
Semaforització cruïlla	11	17

Tal com s'acaba d'assenyalar, una de les mesures més recurrents pel que fa a la senyalització viària és implementar o reforçar la senyalització específica de proximitat d'escola (P-21) (52% dels casos analitzats). En la major part dels casos (79%) aquesta mesura s'ha acabat executant, en un 12% de les ocasions s'ha implementat parcialment i només en un 9% de les experiències no s'ha arribat a executar. La raó més esmentada per no implementar la mesura és la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 75. Senyalització específica de proximitat d'escola (P-21). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SENYALITZACIÓ ESPECÍFICA PROXIMITAT ESCOLA (P-21)		34	52
Alt (totalment executada o gairebé)		27	79
	Es considera viable i s'executa	27	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	12
	Manca de disponibilitat de finançament	4	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		3	9
	No es considera oportú per raons diverses	2	67
	En estudi, pendent de realitzar	1	33

La senyalització específica dels itineraris del Camí escolar, ja sigui amb senyalització horitzontal o vertical, permet als infants reconèixer el seu itinerari alhora que reforça la identitat del Camí escolar. Aquesta mesura ha estat proposada en un terç (35%) dels projectes analitzats. En la meitat d'aquests casos (52%) la mesura s'ha pogut dur a terme. Amb tot, en un terç de les ocasions (30%) ha estat desestimada i en un 17% dels casos només s'ha implantat parcialment. Les raons més esgrimides són que no es considera oportú per raons diverses, l'alt cost econòmic i la manca de disponibilitat de finançament.

Taula 76. Senyalització específica d'itineraris del Camí escolar. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SENYALITZACIÓ ESPECÍFICA ITINERARIS CAMÍ ESCOLAR		23	35
Alt (totalment executada o gairebé)		12	52
	Es considera viable i s'executa	12	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	17
	Alt cost econòmic	4	100
	Manca de disponibilitat de finançament	4	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	30
	No es considera oportú per raons diverses	7	100

Quan algun dels itineraris del Camí escolar travessa una cruïlla semaforitzada sol aflorar la necessitat de millorar la regulació semafòrica (temps, tercera fase, polsador...) per tal d'ajustar-la més a les necessitats dels vianants en general i dels infants en particular. D'entre els projectes analitzats una quarta part (24%) han proposat aquesta mesura. D'aquests, en més d'una tercera part dels casos (38%) s'ha arribat a executar i en un 25% de les ocasions s'ha fet ni que sigui parcialment. Amb tot, en un 38% de les ocasions la proposta s'ha desestimat. L'argument més recurrent és que no es considera oportú per raons diverses.

Taula 77. Millora de la senyalització semafòrica. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
MILLORA REGULACIÓ SEMAFÒRICA		16	24
Alt (totalment executada o gairebé)		6	38
	Es considera viable i s'executa	6	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	19
	Elevada dificultat tècnica	2	67
	No es considera oportú per raons diverses	1	33
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	6
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Nul (sense executar)		6	38
	Manca de disponibilitat de finançament	2	33
	No es considera oportú per raons diverses	4	67

La semaforització d'una cruïlla només és justificable en casos molt determinats i després d'un estudi exhaustiu de la seva necessitat i descartades altres opcions que puguin tenir un efecte similar. És per aquesta raó que es tracta d'una proposta d'actuació poc habitual entre les experiències analitzades (només s'ha sol·licitat en un 17% dels casos). Cal dir, així mateix, que en la major part de les ocasions (64%) la proposta no ha acabat prosperant. Només en una tercera part dels casos (36%, 4 casos de 66) s'ha acabat implementant. La raó principal que addueixen els responsables tècnics d'aquests projectes és el seu elevat cost econòmic.

Taula 78. Semaforització cruïlla. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SEMAFORITZACIÓ CRUÏLLA		11	17
Alt (totalment executada o gairebé)		4	36
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	64
	Alt cost econòmic	6	86
	No es considera oportú per raons diverses	1	14

5.1.9 ALTRES MESURES

A banda de les citades fins ara, els diferents projectes de Camí escolar fan referència a altres mesures d'actuació de caire divers també amb intensitat diversa. Així, per exemple, en un 41% dels casos es fa referència a la reubicació de mobiliari urbà o de serveis instal·lats a les voreres tals com contenidors de brossa, pals de llum o telèfon, bústies de correus, panells publicitaris, caixes de control semafòric, etc. En pràcticament un terç de les ocasions (29%) també s'esmenta la necessitat de realitzar una reforma o reordenació integral de l'espai públic viari (plataforma única, peatonalització...). En algunes ocasions (18% dels casos) també s'esmenta la necessitat de reforçar les accions de neteja de les voreres fent especial referència als excrements de gos. Al seu torn, també es proposen altres accions com la reubicació de la porta d'accés al centre educatiu o l'habilitació d'un nou accés (9%), la construcció de boulevards o refugis d'obra per incrementar la seguretat en els passos de vianants especialment llargs (6%) o la implementació d'elements de transport vertical tals com ascensors, escales mecàniques o altres (3%).

Taula 79. Altres mesures. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Accions de neteja de les voreres	12	18
Reubicació de mobiliari urbà o serveis a les voreres (contenidors, pals de llum)	27	41
Reubicació porta accés al centre educatiu o habilitació nou accés	6	9
Construcció/ampliació boulevards, refugis obra...	4	6
Construcció/arranjament d'escales i/o rampes	9	14
Implementació d'element de transport vertical (ascensor, escales mecàniques)	2	3
Reforma/reordenació integral de l'espai públic (plataforma única, peatonalització)	19	29

Per bé que no es tracta d'una proposta molt estesa (18% dels casos analitzats) en diverses ocasions s'ha plantejat la necessitat de reforçar les accions de neteja de les voreres. En la major part de les ocasions en que s'ha sol·licitat la mesura s'ha acabat portant a terme ja sigui completament (75%) o parcialment (8%). Només s'ha desestimat la seva execució en un 17% dels casos.

Taula 80. Accions de neteja de les voreres. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ACCIONS DE NETEJA DE LES VORERES		12	18
Alt (totalment executada o gairebé)		9	75
	Es considera viable i s'executa	9	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	8
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	17
	Manca de disponibilitat de finançament	1	50
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	50

D'entre aquest conjunt de mesures la que més s'ha proposat (41%) és la reubicació de mobiliari urbà o de serveis (contenidors brossa, pals llum o telèfon...) normalment vinculats o bé a la manca de visibilitat prop de passos de vianants o a l'obstacle que suposen quan estan col·locats en voreres estretes. Cal assenyalar que en la major part de les ocasions la mesura s'ha pogut executar ja sigui totalment (85%) o parcialment (11%). Només en un 4% dels casos s'ha desestimat. Els motius adduïts han estat: l'alt cost econòmic d'execució de la mesura, la necessitat de coordinar diversos departaments del propi ajuntament i la dificultat tècnica que suposava la seva aplicació.

Taula 81. Reubicació de serveis o mobiliari urbà. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REUBICACIÓ SERVEIS O MOBILIARI URBÀ		27	41
Alt (totalment executada o gairebé)		23	85
	Es considera viable i s'executa	23	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	11
	Alt cost econòmic	2	67
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	33
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		1	4
	Elevada dificultat tècnica	1	100

En algunes ocasions la millor forma de resoldre els problemes que es presenten a l'espai d'espera del centre escolar és reubicant la porta d'accés o habilitant-ne una de nova. Amb tot, sol ser una mesura poc usual (6 casos de 66 analitzats, un 9%). En dos terços de les ocasions (67%), però, la mesura s'ha arribat a portar a la pràctica. En els dos casos en que no s'ha dut a terme (33%) ha estat bé perquè depenia d'un projecte de major envergadura bé perquè està pendent de realitzar.

Taula 82. Reubicació porta d'accés al centre educatiu o habilitació d'un nou accés. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REUBICACIÓ PORTA ACCÉS C. EDUCATIU O HABILITACIÓ NOU ACCÉS		6	9
Alt (totalment executada o gairebé)		4	67
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	33
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	50
	En estudi, pendent de realitzar	1	50

La proposta de construcció o ampliació de boulevards, refugis obra o altres mesures semblants destinades d'una banda a estrènyer la calçada per reduir la velocitat dels vehicles i a generar un espai de seguretat en el cas de passos de vianants que travessen tres o més carrils de circulació, no és habitual en els projectes analitzats (només s'ha identificat en 4 dels 66 casos, un 6%). D'aquests, en una ocasió (25%) s'ha arribat a executar totalment, en dues (50%) s'ha fet parcialment i en una altra (25%) no s'ha arribat a executar. Les raons: dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura, manca de disponibilitat de finançament i àmbit d'actuació aliè a les competències municipals.

Taula 83. Construcció o ampliació de boulevards, refugis d'obra... Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CONSTRUCCIÓ/AMPLIACIÓ BOULEVARDS, REFUGIS D'OBRA...		4	6
Alt (totalment executada o gairebé)		1	25
	Es considera viable i s'executa	1	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		2	50
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	100
	Manca de disponibilitat de finançament	2	100
Nul (sense executar)		1	25
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	100

També en poques ocasions (14% dels casos) s'ha proposat la construcció o l'arranjament d'escaleres i/o rampes. Amb tot, en més de la meitat d'ocasions en que s'ha proposat (56%) s'ha acabat executant. Al seu torn, en un 22% dels casos s'ha executat parcialment i també en un 22% de les ocasions no s'ha arribat a realitzar. La manca de disponibilitat de finançament apareix com la raó principal per no executar aquestes mesures per bé que també es fa referència a l'elevada dificultat tècnica i a la dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura.

Taula 84. Construcció o arranjament d'escaleres i/o rampes. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CONSTRUCCIÓ/ARRANJAMENT ESCALES I/O RAMPES		9	14
Alt (totalment executada o gairebé)		5	56
	Es considera viable i s'executa	5	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		2	22
	Elevada dificultat tècnica	1	50
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	50
	Manca de disponibilitat de finançament	2	100
Nul (sense executar)		2	22
	Manca de disponibilitat de finançament	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	1	50

Només en dues ocasions s'ha proposat la implementació d'algun element de transport vertical (ascensor, escala mecànica...). En una d'elles s'ha executat totalment i en una altra només parcialment. La raó, en aquest cas, ha estat l'alt cost econòmic de la implementació de la mesura.

Taula 85. Implementació d'elements de transport vertical. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
IMPLEMENTACIÓ ELEMENT DE TRANSPORT VERTICAL		2	3
Alt (totalment executada o gairebé)		1	50
	Es considera viable i s'executa	1	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	50
	Alt cost econòmic	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		0	0

En algunes ocasions s'ha considerat que la millor manera de resoldre els problemes detectats en un espai determinat, normalment el tram de carrer en el que està situada l'entrada principal al centre escolar, és la reforma o la reordenació integral d'aquell espai peatonalitzant-lo, definint una plataforma única, etc. Aquesta mesura s'ha proposat en un terç (29%) dels casos analitzats. Cal dir, amb tot, que en gairebé la meitat dels casos (47%) la proposta ha estat desestimada per diverses raons. En un terç de les ocasions (32%), en canvi, s'ha considerat viable i s'ha executat i en el 22% s'ha executat parcialment. Les raons per no dur a terme aquesta mesura són diverses: l'alt cost econòmic de la seva implantació, la manca de disponibilitat de finançament, la dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura o la necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa.

Taula 86. Reforma o reordenació integral de l'espai públic. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
REFORMA/REORDENACIÓ INTEGRAL DE L'ESPAI PÚBLIC		19	29
Alt (totalment executada o gairebé)		6	32
	Es considera viable i s'executa	6	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	11
	Alt cost econòmic	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
	Es considera viable i s'executa	1	50
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		2	11
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	1	50
	Manca de disponibilitat de finançament	1	50
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	50
Nul (sense executar)		9	47
	Alt cost econòmic	1	11
	Dependència de l'execució d'un projecte de major envergadura	2	22
	Manca de disponibilitat de finançament	2	22
	No es considera oportú per raons diverses	2	22
	En estudi, pendent de realitzar	2	22

5.2 ACCIONS PEDAGÒGIQUES, EDUCATIVES I FORMATIVES

A banda de les accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur el Camí escolar també ha d'incloure accions educatives, pedagògiques i formatives dirigides a transmetre i consolidar els coneixements i els valors subjacents en les pràctiques de mobilitat sostenible i segura per a tothom. Per bé que aquestes pràctiques solen tenir menys presència que les anteriors en els projectes seleccionats, és necessari no només fer-ne esment sinó aturar-se a analitzar-les.

En aquest sentit, tal com es pot veure a la taula següent, en més de la meitat dels casos (58%) els projectes analitzats han posat damunt de la taula la necessitat de realitzar pràctiques de treball a l'aula mitjançant el desenvolupament d'unitats didàctiques específiques relacionades amb la mobilitat sostenible i segura. També la meitat d'aquests projectes (50%) contemplen l'execució de sessions d'educació viària als alumnes. Així mateix, el 42% de les experiències analitzades proposen la realització d'activitats fora de l'aula, el 36% la integració del Camí escolar en el programa curricular del centre i el 32% la realització d'activitats lúdico-pedagògiques al marge del centre escolar. Finalment, un 18% de les experiències proposa sessions d'educació viària a pares i mares.

Taula 87. Accions pedagògiques, educatives i formatives. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Treball a l'aula: unitats didàctiques soltes de mobilitat sostenible	38	58
Activitats fora de l'aula	28	42
Activitats lúdico-pedagògiques	21	32
Integració del Camí escolar en el programa curricular del centre	24	36
Sessions d'educació viària als alumnes	33	50
Sessions d'educació viària a pares i mares	12	18

Tal com s'acaba d'assenyalar, en més de la meitat (58%) dels projectes de Camí escolar analitzats proposen la realització d'unitats didàctiques soltes específiques relacionades amb la mobilitat sostenible i segura. En un 55% de les ocasions aquestes propostes es porten a terme completament, en un 21 ho fan parcialment i en un 24% no s'han arribat a executar. Les raons més esgrimides pels ajuntaments són que l'àmbit d'actuació d'aquestes mesures és aliè a les competències municipals i que per tant ells no hi tenen capacitat d'incidència.

Taula 88. Treball a l'aula: unitats didàctiques soltes de mobilitat sostenible. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
TREBALL A L'AULA: UNITATS DIDÀCT. SOLTES DE M. SOSTENIBLE		38	58
Alt (totalment executada o gairebé)		21	55
	Es considera viable i s'executa	21	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	8
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	67
	No es considera oportú per raons diverses	1	33
	Es considera viable i s'executa	2	67
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		5	13
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	4	80
	No es considera oportú per raons diverses	1	20
Nul (sense executar)		9	24
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	6	67
	No es considera oportú per raons diverses	1	11
	En estudi, pendent de realitzar	2	22

Les propostes de realització d'activitats fora de l'aula també són recurrents entre els projectes analitzats (42% dels casos). En la major part de les ocasions (75%) aquestes propostes s'acaben portant a la pràctica per bé que a vegades només parcialment (15%). Únicament en un 11% dels casos les propostes no s'arriben a executar. Les raons més adduïdes per a no implementar aquestes mesures són que no es considera oportú per raons diverses o que es tracta d'un àmbit d'actuació aliè a les competències municipals.

Taula 89. Activitats fora de l'aula. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ACTIVITATS FORA DE L'AULA		28	42
Alt (totalment executada o gairebé)		21	75
	Es considera viable i s'executa	21	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	11
	No es considera oportú per raons diverses	3	100
Nul (sense executar)		3	11
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	33
	No es considera oportú per raons diverses	2	67

En un terç (32%) dels casos analitzats també es proposen activitats lúdico-pedagògiques, normalment fora de l'àmbit del centre educatiu, que ajuden a reforçar els coneixements i els valors en matèria de mobilitat sostenible. És d'assenyalar que en el 90% de les ocasions en que es proposa es duen a la pràctica i només en el 10% restant no s'arriben a executar. És de considerar, amb tot, que en la meitat dels casos en que encara no s'ha executat és perquè està pendent de fer-se.

Taula 90. Activitats lúdico-pedagògiques. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ACTIVITATS LÚDICO-PEDAGÒGIQUES		21	32
Alt (totalment executada o gairebé)		19	90
	Es considera viable i s'executa	19	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	10
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	50
	En estudi, pendent de realitzar	1	50

La integració del Camí escolar en el programa curricular del centre és la màxima expressió de la introducció d'aquest projecte en l'àmbit educatiu en tant que, d'una banda, suposa un esforç considerable per a l'equip docent i, per una altra, permet introduir els conceptes i els valors propugnats per aquest projecte entre els alumnes i llurs famílies. En un terç (36%) dels projectes analitzats s'ha proposat aquesta mesura. Entre aquests, en un 67% de les ocasions s'ha dut a terme completament i en un 17% de forma parcial. En un altre 17% dels casos no s'ha arribat a implementar. La raó més repetida és que l'àmbit d'actuació d'aquestes mesures és aliè a les competències municipals.

Taula 91. Integració del Camí escolar en el programa curricular del centre. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
INTEGRACIÓ DEL CAMÍ ESCOLAR EN EL PROGRAMA CURRICULAR DEL		24	36
Alt (totalment executada o gairebé)		16	67
	Es considera viable i s'executa	16	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		4	17
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	3	75
	No es considera oportú per raons diverses	1	25
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		4	17
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	50
	No es considera oportú per raons diverses	1	25
	En estudi, pendent de realitzar	1	25

En bona part de les experiències analitzades (50%) es proposa la realització de sessions d'educació viària als alumnes. Cal assenyalar que pràcticament en tots els casos (97%) aquesta s'ha dut a terme i només en una ocasió ho ha fet parcialment per falta de la necessària coordinació interadministrativa.

Taula 92. Sessions d'educació viària als alumnes. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SESSIONS D'EDUCACIÓ VIÀRIA ALS ALUMNES		33	50
Alt (totalment executada o gairebé)		32	97
	Es considera viable i s'executa	32	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	3
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		0	0

En alguns projectes de Camí escolar (18% dels casos), a més de la proposta de realitzar sessions d'educació viària als alumnes també contemplen la possibilitat de fer-ne als pares i mares. En aquest cas, en la major part de les ocasions (67%) no s'acaben portant a terme. Només s'ha acabat portant a la pràctica en 4 ocasions, un 33% del total. La raó principal que esgrimeixen els tècnics municipals al respecte és que aquest és un àmbit d'actuació aliè a les competències municipals.

Taula 93. Sessions d'educació viària a pares i mares. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SESSIONS D'EDUCACIÓ VIÀRIA A PARES I MARES		12	18
Alt (totalment executada o gairebé)		4	33
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		8	67
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	7	88
	No es considera oportú per raons diverses	1	13

5.3 ACCIONS DE COMUNICACIÓ, DIFUSIÓ, VISIBILITZACIÓ I SENSIBILITZACIÓ

La tercera pota dels projectes de Camí escolar són les accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització. Aquestes accions permeten al projecte agafar la seva veritable dimensió sortint de l'àmbit específic de l'escola per arribar a la resta de veïns del poble, el barri i la ciutat. D'aquesta manera, d'una banda es fa partícep a tota la comunitat dels valors que impregnen el projecte i, d'una altra, permet generar una sensació d'utilitat als seus impulsors a través del reconeixement públic de la feina feta.

Les accions plantejades en aquest àmbit són múltiples i diverses. La plantejada amb més assiduitat (64% dels casos) és l'elaboració de material gràfic informatiu. En segon terme (59%) destaca la publicació d'informació al web dels centres escolars, l'ajuntament o altres. També són significatives les propostes de difusió dels projecte a través dels mitjans de comunicació escrits (47%), les accions de sensibilització com ara xerrades (47%), la senyalització informativa del recorregut del Camí escolar (45%), la festa de presentació-inauguració del projecte (44%) o la realització de cursos i campanyes de seguretat viària (39%). Finalment, en un 26% de les experiències analitzades es proposa la realització de jornades festives i/o accions al carrer i en un 18% d'aquestes es proposen accions per difondre el projecte a través dels mitjans de comunicació audiovisuals.

Taula 94. Accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Elaboració de material gràfic informatiu	42	64
Informació al web dels centres escolars, ajuntament i/o altres	39	59
Difusió a través dels mitjans de comunicació escrits	31	47
Difusió a través dels mitjans de comunicació audiovisuals	12	18
Senyalització informativa del recorregut del Camí escolar	30	45
Festa presentació-inauguració del Camí escolar	29	44
Jornada festiva i/o accions al carrer	17	26
Accions de sensibilització (xerrades...)	31	47
Cursos i campanyes de seguretat viària	26	39

Tal com s'acaba d'assenyalar, en gairebé dos terços dels casos analitzats (64%) s'ha proposat l'elaboració de material gràfic informatiu del Camí escolar. D'aquests, també dues terceres parts (64%) s'han dut a terme tal com estava previst. Per contra, en la tercera part restant la mesura no s'ha arribat a dur a la pràctica. La raó fonamental per no desenvolupar aquesta mesura és que no es creu oportú per raons diverses.

Taula 95. Elaboració de material gràfic informatiu. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ELABORACIÓ DE MATERIAL GRÀFIC INFORMATIU		42	64
Alt (totalment executada o gairebé)		27	64
	Es considera viable i s'executa	27	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	2
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		14	33
	No es considera oportú per raons diverses	11	79
	En estudi, pendent de realitzar	3	21

Un nombre elevat dels casos estudiats (59%) proposen la inclusió d'informació relativa al Camí escolar en els webs dels centres educatius, l'AMPA, l'ajuntament o en d'altres que es consideri convenient. D'aquests, en gairebé dos terços de les ocasions (62%) la mesura s'ha arribat a dur a terme per bé que en un 26% no s'ha arribat a executar. Les raons principals que justifiquen la falta d'execució d'aquesta mesura són que es tracta d'una actuació aliena a les competències municipals i que no es considera oportú per raons diverses. Alguns casos, amb tot, resten en estudi o pendents de realitzar.

Taula 96. Informació al web dels centres escolars, ajuntament... Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
INFORMACIÓ AL WEB DELS CENTRES ESCOLARS, AJUNTAMENT...		39	59
Alt (totalment executada o gairebé)		24	62
	Es considera viable i s'executa	24	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	3
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
	Es considera viable i s'executa	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		4	10
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	4	100
	En estudi, pendent de realitzar	1	25
Nul (sense executar)		10	26
	Manca de disponibilitat de finançament	2	20
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	20
	No es considera oportú per raons diverses	3	30
	En estudi, pendent de realitzar	3	30

Els mitjans de comunicació escrits són un bon altaveu per a donar a conèixer i promoure el projecte del Camí escolar. És per aquesta raó que gairebé en la meitat dels casos analitzats (47%) s'ha proposat aquesta mesura. És d'assenyalar, al seu torn, que en la major part dels casos (84%) aquesta s'ha dut a terme. Únicament en tres casos (10%) s'ha executat parcialment i en 2 (6%) no s'ha arribat a executar. Les raons per les quals no s'han executat fluctuen entre el fet que no es considera oportú per raons diverses i que es tracta d'un àmbit d'actuació aliè a les competències municipals.

Taula 97. Difusió a través dels mitjans de comunicació escrits. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
DIFUSIÓ A TRAVÉS DELS MITJANS DE COMUNICACIÓ ESCRITS		31	47
Alt (totalment executada o gairebé)		26	84
	Es considera viable i s'executa	26	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	10
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	67
	No es considera oportú per raons diverses	1	33
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	6
	No es considera oportú per raons diverses	2	100

Els mitjans de comunicació audiovisuals també contribueixen en gran mesura a donar rellevància al projecte de Camí escolar entre la resta de conciutadans. Amb tot, la manca de televisions locals o comarcals en molts dels municipis amb projectes de Camí escolar o la dificultat d'accedir-hi en d'altres, fa que sigui una mesura poc proposada (únicament un 18% dels casos). Cal assenyalar, però, que en la major part dels casos en que es proposa s'acaba duent a terme (83%) i només en un 17% d'aquests no s'arriba a executar.

Taula 98. Difusió a través dels mitjans de comunicació audiovisuals. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
DIFUSIÓ A TRAVÉS DELS MITJANS DE COMUNICACIÓ AUDIOVISUALS		12	18
Alt (totalment executada o gairebé)		10	83
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	17
	Alt cost econòmic	2	100
	Manca de disponibilitat de finançament	1	50

Senyalitzar el Camí escolar és una forma, d'una banda, d'assenyalar els recorreguts que han estat condicionats i que per tant gaudeixen dels mínims estàndards de seguretat i confort, i, de l'altra, de visibilitzar el projecte i fer-lo arribar a la resta de membres de la comunitat. Probablement és per aquesta raó que gairebé la meitat dels projectes analitzats (45%) proposen aquesta mesura. És significatiu, també que mentre en la meitat dels casos aquesta mesura s'acaba aplicant (53%) en l'altra meitat (47%) no ho acaba fent. El motiu principal que s'esgrimeix des de l'administració municipal per no executar aquesta mesura és l'alt cost econòmic que suposa la seva implementació. Cal indicar, amb tot, que en tres dels casos la mesura està en estudi o pendent de realitzar.

Taula 99. Senyalització informativa del recorregut del Camí escolar. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
SENYALITZACIÓ INFORMATIVA DEL RECORREGUT DEL C. ESCOLAR		30	45
Alt (totalment executada o gairebé)		16	53
	Es considera viable i s'executa	16	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		14	47
	Alt cost econòmic	6	43
	Manca de disponibilitat de finançament	1	7
	No es considera oportú per raons diverses	4	29
	En estudi, pendent de realitzar	3	21

La inauguració del Camí escolar o la realització d'una festa de presentació d'aquest suposa, per una banda, la culminació d'una primera etapa de desenvolupament del projecte, tal vegada la més complexa, i, d'altra, l'escenificació del compromís que les autoritats municipals adquireixen amb aquell projecte. Probablement sigui per aquest motiu que un nombre significatiu dels projectes analitzats en el marc d'aquest estudi (44%) hagin contemplat aquesta actuació en el marc del seu pla d'acció. Cal assenyalar, així mateix, que en més de la meitat de les ocasions (55%) aquesta proposta acaba reeixint per bé que en un 38% dels casos no s'ha arribat a executar. S'ha de fer notar, amb tot, que entre els casos en que no s'ha implantat aquesta mesura la meitat d'ells l'estan estudiant o resta pendent de realitzar.

Taula 100. Festa presentació-inauguració del Camí escolar. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
FESTA PRESENTACIÓ-INAUGURACIÓ DEL CAMÍ ESCOLAR		29	44
Alt (totalment executada o gairebé)		16	55
	Es considera viable i s'executa	16	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	7
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		11	38
	No es considera oportú per raons diverses	7	64
	En estudi, pendent de realitzar	4	36

En el marc del projecte de Camí escolar també és comú proposar jornades festives o accions al carrer amb l'objectiu, altra vegada, de visibilitzar el projecte i contribuir a sensibilitzar els ciutadans en els valors de la mobilitat sostenible i segura. D'entre tots els casos analitzats, aquesta mesura ha estat proposada en un 26% de les ocasions. D'aquests, s'ha dut a terme en un 59% de les ocasions i s'ha refusat en el 41% restants, fonamentalment perquè no es considera oportú per raons diverses.

Taula 101. Jornada festiva i/o accions al carrer. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
JORNADA FESTIVA I/O ACCIONS AL CARRER		17	26
Alt (totalment executada o gairebé)		10	59
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		7	41
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	29
	No es considera oportú per raons diverses	4	57
	En estudi, pendent de realitzar	1	14

Com ja s'ha comentat, un dels objectius del Camí escolar és el d'ésser una plataforma de sensibilització dels postulats de la mobilitat sostenible i segura per a tothom. En aquest sentit, una part significativa dels Camins escolars analitzats (47%) conté propostes d'accions de sensibilització dirigides especialment a mares i pares però també a altres membres de la comunitat educativa i veïnal. És significatiu també que gairebé en la meitat dels casos (45%) aquestes accions s'han arribat a dur a terme tal com estaven previstes i en un 13% dels casos s'han realitzat parcialment. També cal destacar, però, que en un 42% dels casos no s'han arribat a executar. En aquest darrer cas les raons més adduïdes per no fer-ho han estat la manca de disponibilitat de finançament i el fet que l'àmbit d'actuació és aliè a les competències municipals.

Taula 102. Accions de sensibilització (xerrades...). Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ACCIONS DE SENSIBILITZACIÓ (XERRADES...)		31	47
Alt (totalment executada o gairebé)		14	45
	Es considera viable i s'executa	14	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	3
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	10
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	33
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	67
Nul (sense executar)		13	42
	Manca de disponibilitat de finançament	6	46
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	4	31
	No es considera oportú per raons diverses	3	23

En el marc del Camí escolar en algunes ocasions també es duen a terme cursos i campanyes de seguretat viària especialment enfocades als pares i mares conductors. D'entre totes les experiències revisades, en un 39% dels casos trobem propostes d'aquest tipus. És destacable que aquesta proposta ha estat executada en el 65% de casos en els que s'ha proposat per bé que també ha estat refusada en un 27% d'aquests. La raó principal és que es tracta d'un àmbit d'actuació aliè a les competències municipals.

Taula 103. Cursos i campanyes de seguretat viària. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
CURSOS I CAMPANYES DE SEGURETAT VIÀRIA		26	39
Alt (totalment executada o gairebé)		17	65
	Es considera viable i s'executa	17	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		1	4
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	100
Nul (sense executar)		7	27
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	4	57
	No es considera oportú per raons diverses	3	43

5.4 ALTRES ACCIONS COMPLEMENTÀRIES

Finalment, entre les experiències seleccionades i analitzades trobem un seguit d'altres mesures que s'afegeixen a les ja explicitades. Algunes de les proposades en més ocasions són la participació de voluntaris o agents cívics (39% dels casos), la col·laboració o adhesió dels comerços (39%), la promoció de l'ús de la bicicleta (38%), la promoció activa del cotxe compartit (36%) o la posada en marxa d'un bus a peu (35%). Per altra banda, amb un grau d'incidència molt menor, trobem la promoció de l'ús del transport públic (21%), l'habilitació d'àrees d'aparcament (14%), la posada en marxa d'un bici-bus (6%) i l'adaptació o flexibilització d'horaris el centre escolar per tal de descongestionar les entrades i sortides (6%).

Taula 104. Altres accions complementàries. Valoració

	EXPERIÈNCIES	
	(Núm.)	(%)
Bus a peu	23	35
Bici-bus	4	6
Promoció ús bicicleta	25	38
Promoció ús transport públic	14	21
Promoció activa cotxe compartit	24	36
Habilitació àrees aparcament	9	14
Voluntaris o agents cívics	26	39
Adaptació-flexibilització horaris centre escolar	4	6
Col·laboració-adhesió comerços	26	39

Tal com s'acaba d'assenyalar, el bus a peu és una mesura proposada amb certa assiduitat (35%) dels casos. Val a dir, però, que en la major part de les ocasions (87%) aquesta mesura no s'ha arribat a implantar. De fet, d'entre totes les experiències analitzades només s'ha desenvolupat en tres casos (13%) per bé que en uns altres tres la mesura està en estudi o pendent de realitzar. La raó principal és perquè no es considera oportú per raons diverses.

Taula 105. Bus a peu. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
BUS A PEU		23	35
Alt (totalment executada o gairebé)		3	13
	Es considera viable i s'executa	3	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		20	87
	No es considera oportú per raons diverses	17	85
	En estudi, pendent de realitzar	3	15

El bici-bus únicament ha estat proposat en 4 de les 66 experiències analitzades, un 6% dels casos. I d'aquestes, en cap ocasió s'ha arribat a executar.

Taula 106. Bici-bus. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
BICI-BUS		4	6
Alt (totalment executada o gairebé)		0	0
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		4	100
	No es considera oportú per raons diverses	4	100

En canvi, més d'una tercera part d'aquestes (38%) contenen propostes de promoció de l'ús de la bicicleta. Cal assenyalar, en aquest sentit, que en un nombre significatiu dels casos en que s'ha proposat aquesta mesura s'ha acabat duent a terme ja sigui totalment (40%) o parcialment (24%). Amb tot, en un 36% dels casos no s'ha arribat a executar, sempre perquè no es considera oportú per raons diverses.

Taula 107. Promoció ús bicicleta. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PROMOCIÓ ÚS BICICLETA		25	38
Alt (totalment executada o gairebé)		10	40
	Es considera viable i s'executa	10	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	8
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		4	16
	No es considera oportú per raons diverses	4	100
Nul (sense executar)		9	36
	No es considera oportú per raons diverses	9	100

Tampoc són molt habituals entre els projectes revisats mesures d'actuació que facin referència a la promoció del transport públic (21% dels casos). Amb tot, quan s'han proposat, en la major part de les ocasions s'han acabat tirant endavant ja sigui completament (57%) o parcialment (35%). Només en un cas (7%) la mesura s'ha quedat al calaix.

Taula 108. Promoció de l'ús del transport públic. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PROMOCIÓ ÚS TRANSPORT PÚBLIC		14	21
Alt (totalment executada o gairebé)		8	57
	Es considera viable i s'executa	8	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	14
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	1	50
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	21
	No es considera oportú per raons diverses	3	100
Nul (sense executar)		1	7
	No es considera oportú per raons diverses	1	100

Amb l'objectiu de contribuir a resoldre els problemes generats per l'elevada afluència de vehicles als centres escolars, és força habitual (36% dels casos) proposar mesures de promoció activa del cotxe compartit (carpooling). Amb tot, en la major part de les ocasions (79%) aquesta mesura no s'acaba portant a terme, bàsicament perquè no es considera oportú per raons diverses. Només en 4 de les 24 experiències en que s'ha proposat (17%) ha acabat reeixint.

Taula 109. Promoció activa del cotxe compartit. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
PROMOCIÓ ACTIVA COTXE COMPARTIT		24	36
Alt (totalment executada o gairebé)		4	17
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		19	79
	No es considera oportú per raons diverses	18	95
	En estudi, pendent de realitzar	1	5

En algunes ocasions, i per tal de contribuir a resoldre les situacions d'inseguretat que genera l'aparcament irregular al voltant dels centres escolars a les hores d'entrada i sortida, s'ha proposat l'habilitació d'àrees d'aparcament (14% dels casos). En 4 dels 9 casos en que s'ha proposat (44%) la mesura s'ha acabat duent a terme, en 2 més (22%) s'ha fet parcialment i en uns altres 3 (33%) s'ha acabat desestimant.

Taula 110. Habilitació àrees d'aparcament. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
HABILITACIÓ ÀREES APARCAMENT		9	14
Alt (totalment executada o gairebé)		4	44
	Es considera viable i s'executa	4	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		2	22
	No es considera oportú per raons diverses	2	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		3	33
	No es considera oportú per raons diverses	3	100
Nul (sense executar)		0	0

També per regular les entrades i sortides dels centres i amb la voluntat de reduir la inseguretat que provoquen el trànsit en si mateix i les accions incíviques dels conductors en particular, en força ocasions els projectes de Camí escolar inclouen entre les seves accions la incorporació de voluntaris o d'agents cívics (39% dels casos). Amb tot, en una tercera part de les ocasions (65%) aquesta mesura no s'acaba executant, normalment perquè no es considera oportú per raons diverses. Únicament en un 31% dels casos la mesura s'acaba implementant totalment i en un 4% (un sol cas) ho fa parcialment.

Taula 111. Incorporació de voluntaris i/o agents cívics. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
VOLUNTARIS O AGENTS CÍVICS		26	39
Alt (totalment executada o gairebé)		8	31
	Es considera viable i s'executa	8	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		1	4
	No es considera oportú per raons diverses	1	100
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		17	65
	Manca de disponibilitat de finançament	3	18
	Necessitat d'un alt grau de coordinació interadministrativa	1	6
	No es considera oportú per raons diverses	13	76

En algunes ocasions, i també per tal de rebaixar la situació de risc que es provoca davant els accessos dels centres escolars especialment quan aquests no tenen les condicions adequades, els estudis de Camí escolar proposen l'adaptació i/o flexibilització dels horaris del centre escolar normalment per produir una entrada i/o sortida esglaonada (6% dels casos). Val a dir que en la meitat dels casos en què s'ha proposat aquesta mesura (50%, 2 dels 4 casos) aquesta s'ha acabat portant a terme mentre que en l'altra meitat no s'ha arribat a executar.

Taula 112. Adaptació o flexibilització dels horaris del centre escolar. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
ADAPTACIÓ-FLEXIBILITZACIÓ HORARIS CENTRE ESCOLAR		4	6
Alt (totalment executada o gairebé)		2	50
	Es considera viable i s'executa	2	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		0	0
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		0	0
Nul (sense executar)		2	50
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	50
	No es considera oportú per raons diverses	1	50

Finalment, una de les propostes que solen repetir-se en els plans d'acció dels estudis de Camí escolar (39% dels casos), és la col·laboració o l'adhesió dels comerços en el projecte per tal d'incrementar la sensació de seguretat entre els infants i, especialment, llurs pares i mares, en el recorregut cap al centre escolar. Val a dir, amb tot, que en gairebé dues terceres parts de les ocasions (62%) aquesta mesura no s'ha acabat portant a terme bé perquè els ajuntaments consideren que es tracta d'un àmbit d'actuació aliè a les competències municipals i, per tant, d'un espai on ells hi tenen poca cosa a fer, bé perquè no ho consideren oportú per raons diverses. Només s'ha tirat endavant la mesura en el 19% dels casos per bé que en un altre 20% s'ha fet parcialment.

Taula 113. Col·laboració o adhesió dels comerços. Valoració

		EXPERIÈNCIES	
		(Núm.)	(%)
COL·LABORACIÓ-ADHESIÓ COMERÇOS		26	39
Alt (totalment executada o gairebé)		5	19
	Es considera viable i s'executa	5	100
Mitjà (parcialment executada; més de la meitat)		3	12
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	2	67
	En estudi, pendent de realitzar	1	33
Baix (parcialment executada; menys de la meitat)		2	8
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	1	50
	En estudi, pendent de realitzar	1	50
Nul (sense executar)		16	62
	Àmbit d'actuació aliè a les competències municipals	8	50
	No es considera oportú per raons diverses	5	31
	En estudi, pendent de realitzar	3	19

6. CANVIS D'HÀBITS DE MOBILITAT

6.1 AUTONOMIA INFANTIL I REPARTIMENT MODAL

Tal com s'ha assenyalat en capítols anteriors, el Camí escolar és un projecte educatiu, transversal, participatiu i de transformació de l'espai públic i els hàbits de mobilitat en el que, d'una banda, es condicionen un conjunt d'itineraris còmodes, agradables i segurs que permeten als infants i a les seves famílies realitzar els trajectes casa-escola en modes ecomovibles i, d'una altra, es desenvolupen un conjunt d'accions pedagògiques i ciutadanes que busquen transformar l'entorn del barri en un espai amable i sensibilitzar i conscienciar implicant a tota la comunitat (infants, pares/mares, mestres, veïns, institucions locals, comerciants, associacions de barri, etc.).

En aquest sentit són diversos els resultats que es poden esperar de la implantació de les mesures que emanin d'aquest projecte. Amb tot, en destaquen dos que estan en la gènesi d'aquest. En primer lloc és d'esperar que es produeixi un increment de l'autonomia infantil. Si bona part dels motius que condueixen a pares i mares a acompanyar els seus fills a l'escola rau en la percepció que les condicions de seguretat no són les adequades per a què els seus fills i filles vagin sols a l'escola, la millora d'aquestes condicions hauria de comportar un increment del número de nens i nenes que facin sols el desplaçament de casa a l'escola i de l'escola a casa cada cop a edats més temperanes.

I en segon lloc també és d'esperar que es produeixi un canvi modal a favor dels modes no motoritzats o de l'ecomobilitat. L'aplicació de les mesures indicades a l'estudi de Camí escolar ha de permetre trencar el cercle viciós mitjançant el qual com més desplaçaments es produeixen en vehicle privat més insegur es torna el carrer i més famílies decideixen desplaçar-se en cotxe per garantir la seguretat dels seus fills. Al contrari, és d'esperar que el Camí escolar provoqui una ruptura en aquest cercle viciós endegant un cercle virtuós on la presència de més infants anant sols i amb modes no motoritzats a l'escola convidi a altres famílies a optar per solucions ecomovibles per anar a l'escola.

La major part de projectes de Camí escolar analitzats disposen d'un estudi de partida en el qual, a partir d'una enquesta facilitada a les famílies, s'especifica el grau d'autonomia dels infants en els desplaçaments a l'escola i el repartiment

modal. Amb tot, en molt pocs casos s'ha realitzat una avaluació específica de la situació d'aquestes dues variables un cop implantat el projecte de Camí escolar. En aquest sentit, i malauradament, no és possible realitzar una avaluació de conjunt per conèixer els efectes de la implantació dels camins en aquests dos aspectes.

No obstant, els pocs casos en què s'ha realitzat aquesta avaluació són prou il·lustratius per mostrar els beneficis que comporta el desenvolupament d'un projecte d'aquestes característiques. És per aquesta raó que s'ha considerat oportú mostrar-los malgrat que es tracti únicament de casos concrets.

D'entre els casos analitzats únicament han realitzat una avaluació els següents:

- Camins escolars del Poblenou (Barcelona)
- Camins escolars de Sant Just Desvern
- Camí escolar de l'escola Turó del Cargol (Barcelona)
- Camí escolar de Cabrera de Mar

La manca d'homogeneïtat en la recollida de les dades de cadascun d'aquests casos tampoc permet fer un tractament de conjunt. És per aquest motiu que s'ha optat per presentar-los separatament emfatitzant aquells aspectes que en cadascun dels casos s'han cregut rellevants.

6.2 EXPERIÈNCIES AMB AVALUACIÓ DE RESULTATS

6.2.1 CAMINS ESCOLARS DEL POBLENOU (BARCELONA)

El Camí escolar del Poblenou aglutina el treball realitzat des de l'any 2007 en 14 escoles dels barris de El Poblenou, Vila Olímpica del Poblenou i Diagonal Mar i el Front Marítim del Poblenou del Districte de Sant Martí de la ciutat de Barcelona. A banda de les actuacions educatives i d'espai públic realitzades a cada centre escolar existeix un treball de xarxa que permet que, de manera conjunta, es treballi per la difusió del projecte, per l'elaboració de materials, per l'organització d'accions compartides... que reverteixen en el conjunt del territori i en cadascuna de les parts -escoles- que ho fan possible.

Per bé que es tracta d'una àrea amb una certa heterogeneïtat des del punt de vista urbanístic, la major part de centres es troben en una àrea de casc urbà

compacte amb diversitat d'usos en els que hi podem trobar des de vies d'estar fins a vials estructuradors de ciutat que absorbeixen importants volums de trànsit.

Des que es va posar en marxa el projecte s'han realitzat diverses intervencions a la via pública bé per resoldre punts d'especial conflictivitat bé per millorar el confort d'altres indrets del viari. Al seu torn aquestes accions s'han complementat amb d'altres de caràcter educatiu i de comunicació i sensibilització, alhora que s'ha promogut intensament la col·laboració dels comerços de la zona.

Cal assenyalar que aquest projecte ha rebut un important suport institucional que al seu torn ha facilitat la disponibilitat de finançament per a dur a terme la major part de les accions requerides. Cal fer notar, també, que malgrat que la iniciativa del projecte va sorgir de les AMPAs, amb la complicitat dels centres escolars, i que qui ha liderat el projecte ha estat l'administració local, el projecte ha comptat amb la participació de tots els agents necessaris per dur-lo a terme.

Finalment, fer notar que el projecte no ha estat absent de dificultats però això, malgrat que ha comportat ritmes de treball i nivells d'implementació del projecte diferents a cada escola, no ha impedit que en conjunt s'hagin fet avenços importants que s'han vist reflectits en canvis significatius pel que fa tant al grau d'autonomia dels infants com als modes de desplaçar-se cap a l'escola.

El canvi més significatiu el podem observar en el nivell d'autonomia. Així, mentre abans d'iniciar-se el projecte de mitjana únicament un 24% dels alumnes d'entre 3r i 6è anaven sols a l'escola (o amb amics o germans més petits), després d'haver-se implementat aquest percentatge s'ha incrementat fins al 46%, també de mitjana.

No és tan significativa, en canvi, la variació en el repartiment modal. Així, si abans de posar-se en marxa el Camí escolar un 79% dels infants ja utilitzava modes no motoritzats per anar a l'escola, amb el desenvolupament del projecte aquest percentatge només s'ha enfilat lleugerament fins al 84%. En qualsevol cas, les dades confirmen la pertinença del Camí escolar com un instrument de suport a l'autonomia infantil i als modes no motoritzats en els desplaçaments entre el domicili i l'escola.

Per altra banda, l'avaluació del projecte ha posat de manifest l'existència d'un important grau de satisfacció entre els usuaris reals del Camí escolar, els infants i les famílies, respecte les expectatives que en tenien. En aquest sentit destaca en primer lloc la valoració que es fa de l'increment en la seguretat i en la mobilitat que comporta l'ús del Camí escolar i és per aquest motiu que la principal demanda és la seva ampliació. També es valoren les conseqüències positives en l'aspecte preventiu en tant que sensibilitza els conductors sobre la necessitat d'extremar la cura en la conducció dels seus vehicles.

Pel que fa a les escoles la valoració és positiva ja que perceben que el nombre d'alumnes que es desplacen sols s'incrementa la qual cosa té efectes col·laterals positius, com per exemple, la cooperació amb les AMPAs.

Finalment, també hi ha una percepció positiva per part dels comerços respecte la seva participació en el projecte. Bona part d'ells no han rebut consultes de famílies ni han hagut d'atendre massa sovint incidències amb els infants que l'utilitzen. En conjunt, únicament un 4,6% dels comerços vol abandonar el projecte mentre que pràcticament tots (95,4%) vol continuar formant-ne part.

En definitiva, tal com assenyala l'informe elaborat entre el districte de Sant Martí i l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, "el Camí escolar, espai amic no ha tingut pràcticament cap efecte negatiu ni per a les escoles, ni pels comerços ni tampoc per a les famílies i els alumnes. Si en algun moment es pot dubtar de la seva eficàcia per a contribuir a millorar aspectes tan complexos com la seguretat, la mobilitat o la convivència aquests dubtes es compensen per a la seva efectivitat en millorar la seguretat percebuda dels infants, la seva autonomia en els desplaçaments i la sensibilització comunitària respecte a les normes de circulació viària".

6.2.2 CAMINS ESCOLARS DE SANT JUST DESVERN

L'any 2006 l'ajuntament de Sant Just Desvern va posar en marxa el projecte de Camins escolars a 6 escoles del municipi. En base a un estudi previ es va determinar una xarxa de camins escolars i es van proposar actuacions diverses per resoldre els dèficits i els conflictes detectats a través de comissions de treball en les que hi va participar activament la comunitat educativa. Destaca el fet que s'ha realitzat una avaluació posterior a la posada en marxa del projecte

en la que es pot observar com han augmentat tant els desplaçaments amb modes no motoritzats com el grau d'autonomia.

En aquest sentit, abans d'iniciar-se els treballs del Camí escolar el percentatge de modes no motoritzats en el conjunt del repartiment modal era inferior al 20% en el conjunt de centres que van participar en la iniciativa, un percentatge que ha anat incrementat-se progressivament fins a situar-se significativament per sobre del 25% el 2012.

Així mateix, l'autonomia dels infants en el seu desplaçament a l'escola també ha augmentat molt significativament. En aquests sentit, si el 2007 la proporció d'infants que anaven sols a l'escola estava per dessota del 20%, l'any 2012 aquesta xifra superava el 40%.

És de destacar que aquests canvis s'han produït en un municipi caracteritzat fonamentalment per l'existència d'un casc urbà de baixa densitat en el que no hi ha definits criteris d'assignació en base a la proximitat territorial entre els centres escolars i el domicili dels infants (zona escolar única). Cal dir, emperò, que en el municipi existeix un alt grau de sensibilitat institucional i una alt nivell de transversalitat municipal.

Sigui com sigui, també en aquest cas es posa de manifest com l'execució d'un projecte de Camí escolar afavoreix els objectius d'incrementar l'autonomia infantil en els desplaçaments casa-escola i l'ús dels modes no motoritzats per realitzar aquests desplaçaments quotidians.

6.2.3 CAMÍ ESCOLAR DE L'ESCOLA TURÓ DEL CARGOL (BARCELONA)

El Camí escolar de l'Escola Turó del Cargol va ser endegat per iniciativa de l'AMPA i amb l'estreta col·laboració de l'escola l'any 2005. El Districte, que en aquest cas ha deixat el lideratge del projecte en aquells que el van endegar, ha realitzat bona part de les actuacions sol·licitades per bé que encara en queden algunes per fer. El Camí escolar es va inaugurar el 2011. L'octubre del 2013 s'ha posat en marxa un Bus a peu vinculat al Camí escolar.

El centre escolar es troba ubicat a la part alta del barri de Gràcia de Barcelona amb una configuració urbanística de casc urbà compacte. La major part dels carrers que envolten el centre són de caràcter veïnal, alguns d'ells pacificats,

per bé que també hi podem trobar vies principals de ciutat i un volum important de carrers de caràcter local amb una configuració poc amable i segura a la circulació dels vianants. Cal afegir, finalment, que la configuració orogràfica de l'indret on està situada l'escola comporta l'existència de pendents importants que suposen un fre a l'hora d'incentivar la utilització de mitjans ecomovibles.

Des de l'inici del projecte fins a la seva inauguració s'han realitzat diverses intervencions a la via pública per bé que aquestes han estat intermitents al llarg del temps i que en diverses ocasions no s'han complert les expectatives. Les accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur han anat acompanyades d'accions pedagògiques i educatives i de difusió i sensibilització.

Els avenços en aquests àmbits han permès, amb tot, canvis significatius pel que fa als hàbits de mobilitat dels infants. En aquest sentit, tal com s'exposa en un breu informe realitzat per l'AMPA a partir d'una enquesta adreçada a les famílies realitzada el curs 2012-2013, mentre que "el curs 2004-2005 únicament el 22% de les criatures anaven sense adults a l'escola, ara hi van el 36% i a edats més tempranes". Així mateix, tal com també assenyala el citat informe, mentre "el curs 2004-2005 el 73% dels nens i nenes es desplaçaven a peu ara ho fan el 84%".

Preguntats sobre si "les millores dutes a terme a l'entorn de l'escola i el coneixement del projecte del Camí escolar han facilitat la decisió de pares i mares perquè vagin sols a l'escola?", el 83% de les famílies han respost afirmativament. En aquest sentit, doncs, novament es posa de manifest la pertinença del Camí escolar com un instrument de suport per a assolir un major grau d'autonomia infantil i d'ús de formes de desplaçament no motoritzades en els trajectes de casa a l'escola.

6.2.4 CAMÍ ESCOLAR DE CABRERA DE MAR

L'any 2008 es va posar en marxa un projecte de Camí escolar per a millorar la seguretat viària dels nens i nenes de l'Escola Sant Feliu amb la participació de voluntaris. El projecte està a cavall entre un Camí escolar i un Bus a peu en tant que d'una banda es tracta d'un itinerari senyalitzat en el que s'han realitzat actuacions de millora de la seguretat per als vianants i per l'altra compta amb "parades" al llarg de tot el recorregut on els pares i mares poden deixar els seus fills i amb voluntaris que garanteixen la seguretat al llarg de tot l'itinerari.

L'escola està situada en el límit del casc urbà en una zona amb forts pendents. Amb tot, la iniciativa ha estat força reeixida en tant que, per exemple, amb la implantació del Camí escolar s'ha reduït en un 30% el nombre de vehicles que accedeixen fins la porta de l'escola per a deixar o recollir els escolars. Uns 250 nens i nenes l'utilitzen d'entrada i uns 400 de sortida, del total de 650 alumnes que té el centre.

Els canvis en els hàbits de mobilitat dels infants tant pel que fa a l'autonomia com al repartiment modal també han estat significatius i poden valorar-se positivament. Així, pel que fa al repartiment modal, per exemple, s'ha passat de poc més del 40% d'alumnes que anaven a l'escola en modes no motoritzats, fonamentalment a peu, a més d'un 60%. Al seu torn, s'ha passat d'un grau d'autonomia situat lleugerament per sobre del 20% a un situat per damunt del 40%.

Com en els casos precedents, es posa de manifest el paper que un projecte com el del Camí escolar pot jugar com a instrument rellevant en el procés de canvi d'hàbits de mobilitat dels infants i llurs famílies en els desplaçaments quotidians de casa a l'escola.

7. EXPERIÈNCIES SINGULARS

7.1 SINGULARITAT

En els darrers capítols s'ha fet una lectura transversal de les experiències identificades i analitzades amb la voluntat d'extreure'n conclusions globals. Una mirada individualitzada a cadascun dels casos, però, també permet extreure conclusions útils per al conjunt.

En aquest capítol, doncs, ens fixarem en alguns casos concrets que destaquen no tant per l'èxit o no de la seva experiència sinó perquè ens mostren alguns fets singulars dignes de ser subratllats. En aquest sentit, es consideraran experiències singulars aquelles que tenen algun tret específic que les fa rellevants.

Tal com es podrà apreciar, la major part dels projectes que s'han volgut destacar en aquest capítol han estat extrets d'entre els diferents casos analitzats en aquest estudi. Amb tot, però, i justament per la seva singularitat, també s'ha volgut fer menció d'altres experiències no incloses en el recull realitzat.

Les diferents experiències recollides en aquest capítol volen ser un compendi variat i divers no tant de casos sinó de singularitats. El que és destacable, en aquest sentit, no és el projecte en si ni la ciutat o poble on es desenvolupa sinó allò que el fa rellevant i singular.

A tall de síntesi a continuació s'indiquen els diferents projectes destacats en aquest capítol i la seva singularitat:

- Escola Projecte (Barcelona): l'equip docent i la participació activa dels infants
- Escola Turó del Cargol (Barcelona): l'AMPA com a motor
- Poblenou (Barcelona): la virtut del treball en xarxa
- La Bordeta (Barcelona): aprofitant sinèrgies
- Escola Prosperitat (Barcelona): Camí escolar i matemàtiques
- Granollers: acció integral a partir dels camins escolars

- Vic: de projecte de mobilitat a projecte educatiu de ciutat
- Pontevedra: una eina per recuperar l'hàbit de caminar en una ciutat adaptada als infants
- Segovia: un projecte des de l'educació ambiental
- Madrid (proyecto STARS): un salt d'escala
- Torrelodones: la inclusió d'un programa d'avaluació

7.2 EXPERIÈNCIES

7.2.1 ESCOLA PROJECTE (BARCELONA): L'EQUIP DOCENT I LA PARTICIPACIÓ ACTIVA DELS INFANTS

El Camí escolar de l'Escola Projecte de Barcelona és un cas paradigmàtic en dos àmbits malauradament no massa habituals: la implicació activa de l'equip docent i, especialment, la participació activa dels infants en el projecte. Per bé que en aquest cas per raons diverses no s'han pogut dur a terme més que algunes petites accions urbanístiques i de gestió de la mobilitat per millorar la seguretat i el confort dels accessos a l'escola, la participació activa tant de mestres com d'alumnes ha permès que el projecte traspués ràpidament cap a les famílies i impregnés el conjunt de la comunitat educativa.

La iniciativa de l'experiència parteix de la pròpia escola, de l'equip docent, el curs 2009-2010. Des de bon principi es decideix implicar-hi activament els alumnes per a la qual cosa es crea un grup de treball amb els alumnes de 3r d'ESO en el marc de l'assignatura Matemàtiques i Ciències ambientals (que el curs següent es convertirà en l'optativa Camí escolar). Aquest grup de treball compartirà les seves pesquises amb la resta dels alumnes del centre, des de P3 fins a 4t d'ESO. En aquest sentit, s'aposta per incloure l'activitat relativa a aquest projecte en horari lectiu i com a part intrínseca de la formació dels alumnes. I això es fa a partir d'una comissió de professorat creada *ad hoc* que integra tots els nivells, des d'educació infantil fins a la ESO. Però el procés inclou a tots els docents ja que en totes les assignatures s'hi incorpora, d'una manera o altra, el projecte.

L'objectiu que es proposa l'equip docent és que els alumnes participin de totes aquelles tasques d'investigació, redacció, proposició i execució del Camí escolar que sigui possible per tal de no només que coneguin la metodologia i el desenvolupament d'un projecte d'aquest tipus sinó perquè s'impregnin de la filosofia d'aquest i comprenguin la necessitat de tirar-lo endavant. En aquest sentit, les primeres activitats realitzades giren al voltant de tres preguntes específiques: a) Què és el Camí escolar?; b) Quines escoles ho fan?; i c) Com faries el projecte? Aquesta metodologia de treball permet un acostament progressiu i intensiu dels alumnes al projecte que s'allunya de les formes habituals en les que l'alumne és un mer espectador que rep els beneficis del projecte però que no l'ha interioritzat suficientment.

Durant el curs 2010-2011 es reprèn l'estudi amb nous alumnes als quals s'ha traspassat el bagatge del curs anterior esdevenint el node central de l'Agenda 21 del centre. Durant aquest curs també s'hi implica al Districte de Sarrià – Sant Gervasi, Institut Municipal d'Educació (IMEB) i la pròpia AMPA de l'escola. Amb aquests actors i el suport tècnic i econòmic que aporten es dona un nou impuls al projecte que culminarà amb un estudi de diagnòsi, una proposta d'actuacions i diverses activitats tals com un recorregut per l'entorn del centre per observar els punts més conflictius, la difusió del projecte a través de la premsa escrita i els mitjans audiovisuals, la realització d'unes jornades al propi centre per implicar en el projecte tota la comunitat educativa, des dels propis mestres fins als alumnes i les seves famílies, i la realització d'una festa d'inauguració del Camí escolar que incloïa, entre d'altres, la presentació del *“Rap” del Camí escolar*.

En definitiva, l'impuls del centre i el seu equip docent i la participació activa dels infants en la seva gènesi i elaboració, ha permès consolidar abastament aquest projecte entre tots els membres de la comunitat educativa fomentant uns valors en l'àmbit de la mobilitat que de ben segur superaran l'àmbit estrictament escolar per instaurar-se en aquests ciutadans que els aplicaran als diversos àmbits de la seva vida quotidiana.

7.2.2 ESCOLA TURÓ DEL CARGOL (BARCELONA): L'AMPA COM A MOTOR

El Camí escolar de l'Escola Turó del Cargol exemplifica la rellevància que poden tenir les AMPAs en el desenvolupament d'un projecte d'aquest tipus. En

aquest cas concret l'experiència va ser endegada pels pares i mares del centre escolar, amb l'estreta col·laboració del centre educatiu, el 2005. Des de llavors l'AMPA ha estat el motor impulsor del projecte i qui, conjuntament amb l'administració municipal, ha liderat el projecte.

La idea del Camí escolar va néixer en el marc d'un conjunt de noves propostes presentades a la Junta de l'AMPA. Ràpidament va semblar un projecte interessant, que encaixava a més amb l'Agenda 21 que s'estava desenvolupant des de l'escola. Des del primer moment es va contactar amb el districte de Gràcia, que va acollir amb molt d'interès la iniciativa, i amb el Centre de Recursos Barcelona Sostenible, impulsat per l'Ajuntament.

A partir d'aquí, i sobre la base d'un llibret editat per l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona, l'AMPA va dissenyar una enquesta a les famílies que hauria de servir per recollir la informació de base sobre els desplaçaments dels nens a l'escola. Posteriorment es van realitzar visites oculars als carrers de l'entorn del centre. De la informació analitzada en van sorgir dos productes: a) una explotació estadística sobre les maneres com els nens es desplacen a l'escola i b) un conjunt de fitxes de síntesi que identifiquen els punts considerats més problemàtics en els accessos a l'escola.

Aquesta tasca feta íntegrament des de l'AMPA va permetre endegar les primeres accions tant de caràcter urbanístic com pedagògiques i de comunicació implicant l'ajuntament, l'escola i els propis pares. Des de llavors l'AMPA ha seguit desenvolupant el paper d'impulsora de les accions i els canvis ja sigui urbanístics com d'altre tipus. En aquest sentit destaquen especialment quatre tipus d'accions.

En primer lloc ha dedicat els seus esforços a fer un seguiment de les actuacions municipals a la via pública compromeses per l'ajuntament elaborant periòdicament documents d'actualització de les obres i aportant noves solucions als nous problemes detectats.

En segon lloc ha impulsat activitats especialment pedagògiques i de sensibilització i comunicació des de la pròpia AMPA i en col·laboració amb l'escola, el districte i l'Institut Municipal d'Educació (IMEB) per tal de donar a conèixer la iniciativa entre les famílies però també entre els propis veïns del barri. Especialment destacables en aquest sentit són el treball amb els comerços del barri promovent l'adhesió de botigues amigues al projecte i la

col·laboració en l'organització de la festa d'inauguració del Camí escolar celebrada el març de 2011.

En tercer lloc és remarcable la iniciativa que va prendre la pròpia AMPA d'avaluar els resultats del projecte pel que fa específicament al canvi d'hàbits de mobilitat que aquest hauria generat. Com s'ha vist en el capítol anterior l'avaluació de resultats és molt escassa entre els projectes analitzats. En aquest cas, doncs, aquesta experiència destaca no només per haver-la realitzat sinó pel fet que qui l'hagi dut a terme hagi estat la pròpia AMPA.

I en quart lloc, finalment, és destacable el fet que, lluny d'aturar o reduir l'activitat un cop realitzades una part important de les actuacions demandades, l'activitat de l'AMPA ha pres un nou impuls posant en marxa un projecte de Bus a peu el curs 2013-2014.

Tot plegat, com ja s'ha assenyalat, certifica no només la importància de la participació de l'AMPA en un projecte d'aquestes característiques sinó la rellevància del seu paper com a impulsora i vehiculadora de les accions necessàries per tal que aquest es dugui a terme i sigui exitós.

7.2.3 POBLENOU (BARCELONA): LA VIRTUD DEL TREBALL EN XARXA

La singularitat del Camí escolar del Poblenou (Barcelona) rau en dos fets especialment rellevants: el volum de centres educatius que han participat en el projecte (14) i el treball d'equip que s'ha realitzat des de la posada en marxa d'aquest. La coordinació d'aquests aspectes ha permès desenvolupar activitats de gran envergadura que han tingut una important repercussió més enllà dels propis barris on s'ha actuat configurant-se com un referent per a la resta del districte i per al conjunt de la ciutat.

Iniciat l'any 2007, des de l'administració municipal es va plantejar com l'obertura d'una nova etapa en el desenvolupament de projectes de Camí escolar a la ciutat de Barcelona caracteritzada per l'impuls coordinat d'accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur, accions educatives, pedagògiques i formatives, i accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització, totes elles pivotant sobre diversos actors: els nois i noies en edat escolar, el professorat, les AMPAs, les associacions del barri i la pròpia administració local (els districtes, l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona i

l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, inclòs el Servei d'Educació Viària de la Guàrdia Urbana) amb el suport de professionals externs.

Aquesta voluntat de cooperació entre els diferents agents es va articular mitjançant un potent sistema de treball en xarxa. En aquest sentit, a més del treball que les escoles realitzen internament es va establir un espai de treball comú batejat com a Macrocomissió del Camí escolar, on es troben tots els agents participants. D'altra banda, la xarxa disposa de dues comissions que són els espais de treball conjunt: a) la comissió de comunicació; i b) la comissió d'espai públic. Aquests espais de trobada són concebuts com a espais per intercanviar experiències i recursos partint del principi que el treball en xarxa i el treball col·laboratiu resulten més eficient pel desenvolupament del projecte.

És destacable també, en el cas d'aquesta iniciativa, la seva capacitat d'adaptació a les noves circumstàncies, mostra d'un dinamisme sovint impropï d'aquests projectes. En aquest sentit, a banda dels ajustos propis derivats de la incorporació de nous centres al projecte i dels canvis "generacionals", especialment en el cas de les AMPAs, al començament del curs 2012-2013 i després de 6 anys de funcionament els diferents participants (AMPAs, centres educatius i tècnics municipals) van mostrar la necessitat d'iniciar un procés de reflexió sobre l'estat actual del programa repensant, entre d'altres, les estructures organitzatives per potenciar encara més les virtuts del treball en xarxa.

7.2.4 LA BORDETA (BARCELONA): APROFITANT SINÈRGIES

El Camí escolar del barri de La Bordeta de Barcelona és una experiència que exemplifica clarament els efectes positius que té la imbricació d'aquest projecte amb d'altres realitzats paral·lelament en el mateix barri. La suma d'aquest projecte a d'altres de major envergadura i amb pressupostos força més elevats va permetre desenvolupar la major part de les accions proposades malgrat aquestes fossin molt costoses de realitzar.

Aquest projecte té la seva gènesi el curs 1998/99 quan la Comissió de Veïns de La Bordeta va realitzar una Auditoria Urbanística del Barri que va publicar el 20 d'abril de 1999. L'esmentada Auditoria va posar de relleu, entre d'altres, que la major part dels carrers del barri estaven dedicats prioritàriament al trànsit i a l'aparcament de vehicles i que les voreres no estaven previstes en funció de les

necessitats dels vianants. Davant d'aquesta situació la Comissió de Veïns de La Bordeta va elaborar entre els anys 2000 i 2002 l'estudi *Els camins escolars al barri de La Bordeta* en col·laboració del Districte i dels Serveis de Mobilitat.

Després d'alguns anys d'inacció, el 2009 l'Ajuntament va reprendre l'estudi i li va donar impuls. Ho va fer en el marc del Pla de Barris de La Bordeta la qual cosa li va permetre obtenir recursos econòmics però també tècnics per desenvolupar el projecte. La sinèrgia generada entre ambdós projectes, sumada als recursos provinents de la "indemnització" producte de les obres de l'alta velocitat que van afectar el barri, van permetre, d'una banda, treballar en un àmbit espacial ampli (que incloïa set centres educatius) i, d'una altra, realitzar (i executar) propostes de màxims dirigides no únicament a la comunitat escolar sinó a tots els veïns del barri.

En aquest sentit, es va realitzar un treball global de pacificació del trànsit alhora que actuacions sobre espais específics que van permetre millorar notablement la seguretat viària al barri. Algunes de les actuacions més significatives han estat la reconversió dels carrers Olzinelles, Rossend Arús i Almeria, tres dels principals eixos del barri, bé sigui ampliant significativament les voreres bé transformant carrers de passar en carrers de prioritat per a vianants.

A l'espera d'una avaluació que ho certifiqui, la percepció de tots els agents que han participat en el procés és que les actuacions realitzades han permès incrementar la seguretat i el confort dels vianants la qual cosa ha repercutit positivament especialment en els infants i llurs famílies però també en la resta de veïns del barri.

7.2.5 ESCOLA PROSPERITAT (BARCELONA): CAMÍ ESCOLAR I MATEMÀTIQUES

Com s'ha assenyalat al llarg de les pàgines anteriors, el projecte de Camí escolar no es redueix a realitzar unes actuacions sobre el viari de l'entorn del centre amb l'objectiu de millorar-ne la seguretat i el confort sinó que també implica interioritzar en els infants els conceptes i els valors de la sostenibilitat a través de la pràctica quotidiana. El Camí escolar de l'escola Prosperitat, doncs, és un clar exemple d'aquesta imbricació entre la pràctica formativa i els valors que emanen d'aquest projecte a través de la seva inserció a l'àrea de matemàtiques.

El Camí escolar de l'escola Prosperitat va ser inaugurat el gener de 2011 per bé que el projecte ja s'estava desenvolupant des del 2006. La necessitat de fer importants transformacions urbanístiques per millorar l'entorn del centre i la complexitat d'aquestes van dilatar la posada en marxa "oficial" d'aquest. Amb tot, des de l'any 2006 al 2011 l'escola va treballar la vessant pedagògica incorporant el Camí escolar a l'aula. En aquest sentit, una de les accions més significatives va ser la creació d'un projecte d'aprenentatge de les matemàtiques utilitzant les estructures i material del carrer. Va ser així com el curs 2008-2009 va néixer el projecte *Camí escolar i matemàtiques*.

A través d'aquest projecte, els alumnes des de P3 fins a 6è d'Educació Primària van descobrir les matemàtiques que hi ha amagades a la vida quotidiana, en el seu anar i venir de l'escola: la geometria del parc on juguen, els volums de les escultures del barri, van treballar el càlcul (comptant papereres, contenidors, arbres, caques de gos!), etc. Tot això sortint de l'aula i fent la classe de matemàtiques al carrer. Els nens i nenes de l'escola Prosperitat van trobar en el seu barri i a partir del projecte de Camí escolar un lloc on relacionar teoria matemàtica i pràctica.

Una de les activitats més significatives realitzades en el marc d'aquest projecte va ser el Taller de geometria i mesura "Pel carrer ens movem amb mesura" que va suposar un canvi important en la forma de concebre les formes d'aprenentatge entre l'alumnat aprofitant les eines que oferia el projecte de Camí escolar. Des de llavors l'essència del projecte s'ha estès a altres àrees de coneixement integrant-se en el projecte educatiu de centre.

7.2.6 GRANOLLERS: ACCIÓ INTEGRAL A PARTIR DELS CAMINS ESCOLARS

El de Granollers també és un cas singular. L'any 1997 l'Associació Cultural Granollers conjuntament amb el Servei d'Educació de l'Ajuntament, la Policia Local i les escoles de primària de Granollers van posar en marxa la campanya "A l'escola hi vaig a peu" amb l'objectiu de sensibilitzar en l'ús racional del cotxe i animar a les famílies i als nens i les nenes a anar a l'escola a peu. Aquest fet va donar lloc a la realització d'un primer projecte de Camí escolar en 6 centres educatius que el 2005 s'amplià a totes les escoles de la ciutat. De llavors ençà s'han dut a terme no només les actuacions previstes sinó moltes d'altres

realitzades en el marc del Pla de mobilitat. Del projecte primigeni de Camins escolars com a itineraris segurs s'ha passat a una concepció més àmplia on tota la ciutat ha d'estar adaptada no només als infants sinó a tots els ciutadans.

Com en la major part dels casos, el principal objectiu del projecte de camins escolars a Granollers fou garantir una mobilitat sostenible i segura, potenciant el trasllat a peu de casa a l'escola. En aquest sentit, l'estudi "El Camí escolar" formava part d'un projecte que consistia, en essència, en saber quins eren els hàbits de mobilitat dels infants que anaven a l'escola per tal de millorar els trajectes més utilitzats prenent mesures urbanístiques, de regulació del trànsit o de qualsevol altre tipus. A més de la realitat objectiva sobre la qualitat i seguretat dels carrers, incloïa també la visió dels nens i nenes i la dels seus pares.

Paral·lelament a la posada en marxa de la segona fase del projecte de Camí escolar, però, es van iniciar els treballs de redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Granollers. En el marc de les reflexions prèvies a la redacció del pla ja va quedar palesa la necessitat de qüestionar-se el projecte de Camí escolar atenent a la reduïda capacitat de transformació d'aquest en comparació amb les possibilitats que oferia el propi Pla de Mobilitat. En aquest sentit, es va produir un canvi d'escala pel que fa a la concepció de les accions a realitzar considerant que aquestes no podien limitar-se als entorn escolars sinó que havien de beneficiar tots els barris de la ciutat i tot els ciutadans.

Amb tot, com afirmen els propis tècnics municipals, aquest canvi d'escala conceptual i territorial no hagués estat possible sense les reflexions que es van produir en el marc del desenvolupament dels primers projectes de Camí escolar. No és agosarat, en aquest cas, situar aquestes iniciatives en la gènesi del canvi de valors en la concepció urbanística i de mobilitat que des de llavors ençà regeix les actuacions impulsades des de l'administració local.

7.2.7 VIC: DE PROJECTE DE MOBILITAT A PROJECTE EDUCATIU DE CIUTAT

El projecte de rutes escolars de Vic va néixer, com tants d'altres, amb la voluntat de servir d'eina de transformació dels carrers més freqüentats pels infants en el seu camí diari a l'escola i l'objectiu de recuperar la idea i el costum d'anar caminant a l'escola i "que hi hagi més gent caminant pels carrers i també

menys cotxes”. Aquesta idea, però, es va transformar ràpidament a mesura que les condicions d'accessibilitat i de seguretat de la ciutat també van anar canviant. La singularitat d'aquest projecte, doncs, rau justament en aquesta transformació passant de ser un projecte amb una forta component urbanística i de mobilitat a un projecte que pivota especialment en els aspectes educatius d'aquest.

El maig de 2009 es va inaugurar la primera ruta escolar, un recorregut segur i marcat que els escolars poden seguir per anar a l'escola. Es tractava d'una campanya de sensibilització per reconèixer els vianants i per recuperar allò tant antic “d'anar caminant per la ciutat”. No es tractava tant de seguir els itineraris com si es tractessin de recorreguts estrictes i únics camins sinó de fomentar el fet d'anar caminant a l'escola.

El projecte es va emmarcar dins el Pla de mobilitat de la ciutat, complementant altres accions que s'estaven portant a terme com l'augment de carrers amb prioritat invertida, l'ampliació de zones peatonals, l'habilitació de més carrils bici etc.. En general, un seguit d'actuacions per fer de la ciutat de Vic una ciutat més amable, cada cop més pensada pels vianants.

En aquest context, i a tenor dels avenços significatius en la transformació de l'espai viari, el projecte, liderat des del Projecte Educatiu de Ciutat, va anar deixant enrere les accions vinculades a millores urbanístiques i es va anar centrant progressivament en desenvolupar els aspectes educatius i de sensibilització del projecte. En aquesta línia, es treballa per animar als nens i nenes i a les seves famílies a ocupar els carrers de manera que esdevinguin espais reals de convivència implicant a tots els agents socials i educatius de la ciutat a fer-se còmplices de l'educació i del desenvolupament dels infants – ciutadans.

7.2.8 PONTEVEDRA: UNA EINA PER RECUPERAR L'HÀBIT DE CAMINAR EN UNA CIUTAT ADAPTADA ALS INFANTS

El “Camiño escolar” de Pontevedra és, sense cap mena de dubte, un dels projectes d'aquest tipus més singulars pel que fa a la seva concepció. Contràriament a la major part d'experiències d'aquest tipus, on en el millor dels casos el Camí escolar és concebut com un motor per al canvi d'una concepció de l'urbanisme i la mobilitat basats en la preeminència del vehicle privat per una

altra on es doni prioritat al modes ecomovibles i especialment a les formes de desplaçament no motoritzades, el Camí escolar de Pontevedra sorgeix com una peça més d'una estratègia clara i inequívoca de transformació de la ciutat i del seu espai públic on el vehicle deixi de ser el protagonista i passin a ser-ho els vianants i els ciclistes.

El Camí escolar, doncs, forma part, com una peça més, d'un projecte de ciutat construït sobre les premisses de la convivència ciutadana i la seguretat on els infants no hagin de moure's en un medi hostil, sempre sota l'atenta mirada dels seus cuidadors, furtant-los la seva autonomia personal fins pràcticament l'edat adulta. En moltes ciutats el Camí escolar neix com un intent d'humanitzar l'espai públic oferint als infants uns mínims de seguretat perquè tornin a circular a peu. Però l'enfocament de Pontevedra és diferent. La ciutat s'ha transformat completament sota la inspiració, entre d'altres, de la filosofia de "La ciutat dels infants" del pedagog Francesco Tonucci.

Sota el lema "Pontevedra, una ciudad segura", des del 1999 l'ajuntament de la ciutat va posar en marxa un seguit de mesures de reforma urbana destinades a invertir l'esquema dominant. Així, es van transformar àmplies zones de prioritat vehicular en zones de coexistència amb prioritat per a vianants o en àrees de moderació i pacificació del trànsit. Aquesta mesura es va acompanyar, entre d'altres, amb una limitació de la velocitat a 30km/h a tota la ciutat cercant una equanimitat entre les diferents formes de desplaçar-se i d'utilitzar l'espai públic.

I, com una mesura complementària d'aquest esquema de canvi, el projecte de Camí escolar concebut no tant com un element que contribueixi a transformar la configuració del carrer sinó com una eina perquè els nens agafin confiança en una ciutat bàsicament segura i desenvolupin hàbits saludables en la seva relació amb l'espai públic. Una eina que, també en la seva vessant educativa, divergeix dels sistemes habituals que tendeixen a "defensar" els infants dels perills de la ciutat, i aposta per establir una relació entre els infants i la ciutat basada en la confiança, en l'autonomia i en la independència.

7.2.9 SEGOVIA: UN PROJECTE DES DE L'EDUCACIÓ AMBIENTAL

La major part de projectes de Camí escolar neixen i es desenvolupen de forma aïllada, sense o amb pocs lligams amb altres projectes de ciutat la qual cosa, d'una banda, suposa no poder aprofitar les sinèrgies que això suposa i, de

l'altra, debilita el propi projecte fent-lo més feble davant de qualsevol eventualitat. El cas de Segovia és diferent, i en aquest sentit singular, en tant que s'insereix en un projecte de més envergadura del qual aprofita el coneixement i les estructures prèvies i al qual, al seu torn, ofereix els resultats.

El projecte de camins escolars de Segovia es va desenvolupar entre els anys 2003 i 2008 en el marc d'un programa d'educació ambiental més ampli anomenat "De mi escuela para mi ciudad" iniciat l'any 1998. Aquest projecte va néixer amb la mateixa filosofia i els mateixos principis generals que el programa: imbuir la gestió urbana de Segovia de les idees, de les propostes, de les necessitats... dels nens i les nenes i obrir un espai per a l'opinió i per a la decisió sobre la ciutat a col·lectius habitualment marginats en aquests processos fent clau la idea que "una ciutat bona per als infants és una ciutat millor per a tots".

Des d'aquesta declaració d'intencions, que suposa la base fonamental del projecte, es van treballar aspectes diversos des de l'experimentació, la investigació participativa i la presa de decisions en la relació dels nens i nenes amb els espais públics de la seva ciutat i sobre les dificultats i les possibilitats que ofereixen aquests espais per satisfer les necessitats de joc, d'autonomia, d'apropiació, de relació i de comunicació.

En aquesta línia, el projecte va desenvolupar les següents línies de treball: a) Sensibilitzar, investigar i conèixer a través de processos actius i participatius aquells aspectes que fan referència a la mobilitat infantil entorn del centre escolar; b) Estendre a la societat els problemes derivats de la mobilitat a la ciutat i, concretament, els associats a la mobilitat infantil; c) Promoure accions i actuacions que tendeixin a millorar la seguretat en el Camí escolar; d) Promoure la implicació de col·lectius ciutadans i gestors municipals en la millora de la mobilitat urbana; e) Promoure la sostenibilitat en la mobilitat urbana; f) Investigar i donar a conèixer des de l'acció participativa les necessitats, recursos, interessos... existents entorn a la idea del carrer com a espai de trobada i de joc infantil; g) Fomentar l'ús del carrer com un lloc de trobada de nens i joves; h) Promoure la implicació ciutadana i de la societat en la recuperació del carrer com a espai comú; i i) Donar a conèixer el programa "De mi escuela para mi ciudad" com un model d'intervenció educatiu ambiental de l'escola a la ciutat i avaluar tot el procés.

Tots aquests aspectes es van treballar abastament donant lloc a resultats molt satisfactoris tant pel que fa als canvis en les pautes de mobilitat dels infants i les seves famílies com a la cooperació amb altres agents actius de la ciutat, des d'actors diversos de l'administració pública fins a col·lectius també diversos de la societat civil.

I tot això va ser possible, en bona part, gràcies al fet que el projecte de camins escolars no es va concebre com un element aïllat sinó com una part consubstancial d'un programa de més envergadura des del qual ja s'havien treballat, encara que des de perspectives diferents, principis, objectius, metodologies, dinàmiques, processos, etc. que van afavorir el desenvolupament d'aquest projecte.

7.2.10 TORRELODONES: LA INCLUSIÓ D'UN PROGRAMA D'AVALUACIÓ

Tal com s'ha pogut constatar en aquest estudi, la major part de projectes de Camí escolar no realitzen processos d'avaluació per valorar els resultats obtinguts un cop aquests s'han posat en marxa. Encara és menys freqüent que el procés d'avaluació estigui especificat ja des de la primera fase de desenvolupament del projecte. La singularitat del Programa de camino escolar de Torreldones (Madrid), doncs, rau justament en això, en el fet de definir des de bon principi un programa d'avaluació per conèixer el grau d'assoliment dels objectius proposats en el projecte i l'adequació de la metodologia aplicada per a la consecució d'aquests.

El Programa de Camino escolar de Torreldones es va posar en marxa el 2012 en tres centres educatius del municipi amb l'objectiu últim d'incidir en les pautes de mobilitat dels alumnes reduint la dependència dels modes motoritzats i incrementant la participació i el protagonisme dels viatges a peu i en bicicleta. El projecte va ser concebut com una actuació integral que incideix en tots els aspectes que afecten a la mobilitat escolar, entenent que les decisions que es prenen diàriament sobre aquesta matèria tenen a veure amb qüestions d'índole urbanística, social, econòmica i cultural.

És per aquest fet que l'orientació d'aquest programa engloba, paral·lelament a les solucions i alternatives tècniques relacionades amb la infraestructura viària i la gestió de la mobilitat, accions de concertació i de participació social per incidir en els aspectes socials i culturals que entren en joc i que tenen un gran

pes. I és per aquesta raó, també, que el projecte va néixer amb la voluntat de deixar establerts des de bon principi els passos a seguir, els indicadors i la metodologia a aplicar per mesurar els canvis que s'hagin pogut produir arrel del desenvolupament d'aquest projecte.

Aquest programa d'avaluació es fonamenta en una metodologia basada en l'elaboració de criteris i indicadors de procés i de resultat, la identificació de la informació necessària i de les tècniques de recollida d'informació, la recollida d'informació pròpiament dita, la realització d'una valoració d'aquesta informació, el desenvolupament d'un debat col·lectiu entre els actors de l'avaluació, la redacció d'un informe de conclusions, la definició dels aspectes a millorar, la publicació dels resultats i la reformulació de la intervenció si es considerés necessària.

En aquest projecte l'avaluació és concebuda com una eina útil tant per a entendre els processos desenvolupats com per analitzar l'impacte del projecte en les persones implicades. En aquest sentit es considera que l'avaluació és també una oportunitat per a fer partícips a tots els protagonistes del projecte en el procés de discussió i millora enriquint així la presa de decisions sobre la continuïtat del projecte.

7.2.11 MADRID (PROYECTO STARS): UN SALT D'ESCALA

El projecte "Madrid a pie, camino seguro al cole" es va iniciar l'any 2007 des de les sinèrgies de diversos projectes de diferents àrees de govern com són l'Agenda 21 Escolar, el Pla de Seguretat Viària, les Comissions de Participació de la Infància i el Pla de Mobilitat Ciclista, amb l'objectiu d'afavorir un desplaçament autònom dels nens i nenes a l'escola, fent-lo segur i incorporant la mirada de la infància en la mobilitat urbana. Des de llavors, les fites aconseguides són molt significatives però el que realment el fa singular i el diferencia de la major part de camins escolars és la seva inserció en un projecte d'escala europea, el projecte STARS.

El projecte STARS (*Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools*), iniciat el 2013, cofinançat per la Unió Europea i al qual s'ha adherit l'Ajuntament de Madrid juntament amb altres 8 ciutats europees, té com a objectiu animar i premiar als centres educatius que fomentin entre els seus alumnes els desplaçaments sostenibles i segurs, tan a peu com en bicicleta. En

aquest sentit, el programa està dirigit a alumnes des dels 6 fins als 19 anys però també a tota la comunitat educativa: pares, professors, equips directius i personal no docent.

L'adhesió de Madrid a aquest programa suposa per a la ciutat i per al projecte de camins escolars poder treballar els aspectes ara citats des d'una òptica més àmplia i amb recursos addicionals. Al seu torn, també comporta una oportunitat per a plantejar-se objectius complementaris al seu projecte com fomentar l'autonomia de la infància a la ciutat, promoure el compromís dels joves amb l'espai públic i promoure estils de vida més saludables entre els infants i els joves però també entre els adults.

En aquesta línia, el projecte també permet abordar aspectes relatius a la salut vinculats al sedentarisme i a la obesitat però, i especialment, àmbits relacionats amb el seu creixement personal i la seva construcció com a ciutadans. En aquest sentit, per als nens i els adolescents les modalitats de desplaçament que promou el projecte tenen un enorme valor pedagògic ja que la mobilitat (amb la seva càrrega d'experiències personals, el llenguatge dels sistemes de senyalització, la convivència de les diferents velocitats, la necessitat que comporta posar-se en el lloc de l'altre i respectar-lo, l'exigència de previsió i planificació de rutes oportunes, etc.) conté tots els elements necessaris per constituir-se en una "escola de ciutadans" que els faci conscients dels seus drets i els seus deures i que els ensenyi a gestionar els riscos i les possibilitats que presenta la ciutat compartida.

8. ALTRES EXPERIÈNCIES DE MOBILITAT INFANTIL

8.1 TIPUS D'EXPERIÈNCIES

A banda de les experiències de Camí escolar també s'han cercat altres experiències de mobilitat infantil vinculades directa o indirectament al projecte de Camí escolar. Totes elles cerquen objectius semblants per bé que amb mètodes diferents. En tots els casos es pretén fomentar l'autonomia dels infants i incentivar l'ús de modes ecomovibles, especialment l'anar a peu.

La implementació d'un tipus de metodologia o una altra no respon a criteris homogeneitzables ni extrapolables. Són bàsicament les condicions de cada municipi i el coneixement previ d'experiències semblants en altres indrets el que fa que en cada cas es triï una fórmula o una altra.

L'èxit o el fracàs de l'experiència tampoc no respon a raons generalitzables. A priori es podria pensar que aquelles experiències que estan vinculades a un projecte de Camí escolar tenen més possibilitats d'èxit però el cert és que de l'anàlisi dels casos identificats no se'n pot extreure aquesta conclusió. En primer lloc perquè es tracta de molts pocs casos la qual cosa fa difícil la seva generalització. I en segon lloc perquè els casos analitzats tampoc tenen un comportament homogeni respecte aquesta variable.

Les raons de l'èxit o del fracàs, doncs, cal buscar-les en la conjuntura de cadascun dels casos. En algunes ocasions, efectivament, sembla que l'èxit pot estar lligat a un treball previ, sigui de Camí escolar o no, en que s'ha treballat tant amb la comunitat educativa com en l'entorn físic del centre per garantir unes mínimes condicions de seguretat i confort. En altres casos, justament es posen en marxa aquestes experiències com una forma de suplir la manca de condicions idònies per al desplaçament autònom dels infants. En altres ocasions, l'èxit o el fracàs ve condicionat especialment per la implicació de pares i mares en el projecte (amb o sense col·laboració de l'escola o de l'administració local).

En definitiva, doncs, com es veurà amb els casos analitzats a continuació, mentre per als projectes de Camins escolar es poden trobar unes pautes generals que poden ajudar a entendre l'èxit o el fracàs de la iniciativa, per a aquest altre tipus d'experiències es fa difícil establir uns criteris que puguin

orientar el planificador a triar la fórmula adequada al seu municipi. Per a tal fi caldrà fer una anàlisi acurada de les condicions del municipi i els centres a treballar (model de ciutat i mobilitat, entorn urbanístic del centre educatiu, criteris de matriculació, procedència dels alumnes, agents implicats, sensibilitat institucional, compromís polític, etc.) per tal de definir el tipus d'iniciativa més adient per assolir els objectius de repartiment modal i d'autonomia infantil cercats.

La fórmula més emprada per a assolir aquests objectius és la del Bus a peu (o Pedibus) per bé que també n'hi ha d'altres com la d'Entorns escolars o d'altres tipus. El *Bus a peu* és un projecte consistent en establir uns itineraris per a vianants d'accés a l'escola perfectament identificats situant un conjunt de parades en el seu recorregut on es centralitza la recollida dels infants. Definits el recorregut i les parades, el funcionament del Bus a peu consisteix en que pares i mares porten els seus fills fins a alguna de les parades del recorregut on són recollits per un o diversos adults voluntaris que els acompanyaran en el seu trajecte fins a l'escola.

Dins d'aquesta tipologia trobem fórmules més o menys organitzades i més o menys flexibles. En alguns casos l'itinerari, les parades i els horaris estan perfectament indicats amb senyalització vertical i/o horitzontal i fins i s'informa de les condicions d'ús a través de fulletons informatius i de la pàgina web del promotor de la iniciativa. En d'altres casos el sistema és més lax i es va adaptant als condicionants de les famílies que en fan ús. Aquest tipus d'experiència sol estar vinculat a entorns urbanístics poc amables a la mobilitat infantil per bé que no sempre és necessàriament així.

Una altra de les fórmules emprades és la que s'ha anomenat d'*Entorns escolars*. Per bé que no està tant estandarditzada com en el cas del Bus a peu, bàsicament consisteix en adequar els entorn immediats dels centres educatius per tal de millorar les condicions de seguretat i de confort d'aquests, també amb l'objectiu d'incrementar el volum de desplaçaments a peu i en bicicleta i l'autonomia dels infants. En aquest cas no es parteix d'un estudi dels hàbits de mobilitat dels infants ni es tenen en compte els itineraris més utilitzats per aquests per arribar al centre educatiu. Tampoc no es tracta d'un procés participatiu ni està pensat com un projecte de sensibilització. Únicament es parteix d'un estudi tècnic de l'entorn immediat del centre escolar des de la perspectiva de la seguretat viària i s'executen les actuacions necessàries (o possibles) per millorar les condicions de seguretat d'aquest espai.

A banda de les mencionades també podem trobar altres tipus d'experiències diverses, alguna de les quals s'ha volgut recollir en aquest estudi ni que sigui per testimoniar-les. No es tracta d'un recull exhaustiu d'aquestes ni molt menys però s'ha cregut oportú posar-les de relleu. Cal assenyalar, amb tot, que a diferència d'altres països on aquestes metodologies de treball estan molt més esteses (control social difús, adopció de cantonades, trens ciclistes, aparca i camina, bus o tren i camina, o cotxe compartit, entre d'altres), a casa nostra aquest tipus d'experiències és força escadusser.

8.2 EXPERIÈNCIES ANALITZADES

8.2.1 PEDIBUS DE L'ESCOLA DOLORS MONSERDÀ – SANTA PAU (BARCELONA)

El Pedibus de l'Escola Dolors Monserdà – Santa Pau del Districte de Sarrià – Sant Gervasi de Barcelona es va posar en marxa l'any 2009 per iniciativa d'uns pocs pares i mares del centre i des de llavors s'ha anat realitzant ininterrompudament curs rere curs. El Pedibus compta amb un únic itinerari no senyalitzat que recorre diversos carrers del barri procurant prioritzar els de major qualitat ambiental. L'itinerari, que és únicament d'anada, compta amb diverses parades per bé que, donat el caràcter “familiar” de la iniciativa, alguns dels usuaris també s'hi incorporen fora d'aquestes. Els acompanyants són pares i mares voluntaris que s'organitzen amb l'objectiu de cobrir l'itinerari amb almenys dues persones. També compten amb el compromís d'altres pares i mares que substitueixen els “oficials” en cas d'alguna incidència.

Per bé que la iniciativa està dirigida a tots els alumnes de l'escola, aquesta té més acceptació entre els petits que no pas entre els grans que prefereixen anar sols per altres camins. El aquest sentit, la major part dels infants que l'han utilitzat al llarg de tots aquests anys han estat principalment de cicle inicial i de cicle mitjà. Des que va entrar en funcionament el nombre d'usuaris ha anat oscil·lant en funció de les necessitats específiques de les famílies matriculades en cada curs. Actualment l'utilitzen regularment una quinzena d'alumnes. Tots ells utilitzen una armilla reflectant per millorar la seva visibilitat al llarg de l'itinerari.

Per bé que existeix un suport explícit tant del centre educatiu com de l'ajuntament aquest és molt feble. En aquest sentit la iniciativa no compta amb la complementarietat d'altres accions de gestió de la mobilitat, de millora de la seguretat en la via pública o de caràcter educatiu o pedagògic per bé que sí que es duen a terme algunes iniciatives de comunicació, difusió i sensibilització.

La situació de l'escola en un entorn de baixa densitat situat en el límit del casc urbà i envoltat de vies d'alta capacitat sembla que juga un doble paper, positiu i negatiu, a l'hora de consolidar i expandir la iniciativa. Positiu perquè a priori és justament en aquest tipus d'entorn on aquest projecte té més sentit doncs d'altra manera els infants tindrien dificultats per desplaçar-se a peu i amb una certa autonomia a l'escola. I negatiu perquè justament aquestes condicions fan que bona part de les famílies prefereixin acompanyar els seus fills bé sigui a peu o, especialment, en cotxe o moto.

8.2.2 BUS A PEU DE L'ESCOLA TURÓ DEL CARGOL (BARCELONA)

El Bus a peu de l'Escola Turó del Cargol del Districte de Gràcia de Barcelona, més conegut pels seus usuaris com a *Turobús*, es va posar en marxa a principis del curs escolar 2013-2014 (havent fet una prova pilot a finals del curs anterior). El Bus a peu forma part del projecte global de Camí escolar que s'està desenvolupant a l'escola des de l'any 2005. Compta amb tres itineraris amb diverses parades cadascun que únicament funcionen en el desplaçament d'anada a l'escola. Per bé que el Bus a peu està obert a tots els nivells educatius del centre, està concebut especialment per als infants de sis a nou anys (de 1r a 3r) com un pas intermedi des que van acompanyats per familiars o cangurs fins que ja aniran sols al col·legi. L'objectiu és ajudar a fomentar l'autonomia dels infants perquè es valguin per si mateixos mentre guanyen la confiança necessària per poder anar caminant sols a l'escola.

Els acompanyants són pares i mares voluntaris que s'organitzen per cobrir els cinc dies de la setmana procurant que almenys hi hagi dos acompanyants per a cada itinerari. Els itineraris compten amb senyalització horitzontal. Al seu torn, tant els infants com els acompanyants duen armilles reflectants per incrementar la seva visibilitat. Per bé que la iniciativa de dur a terme aquesta experiència és de l'AMPA, aquesta compta amb el recolzament tant de l'escola com de l'administració local, especialment del Districte i de la policia municipal.

Per bé que encara és prematur per fer-ne una valoració, segons que expressen els seus promotors aquesta és francament positiva. Des que es va posar en marxa, i per bé que hi ha hagut diverses altes i baixes, el Bus a peu compta amb una trentena d'infants que l'utilitzen diàriament. El nivell de satisfacció dels seus usuaris és molt elevat no havent-se produït cap incident remarcable des que es va posar en marxa. També és subratllable el fet que el Bus a peu ha donat visibilitat a la problemàtica dels desplaçaments segurs dels infants al barri, més enllà inclús de la incidència que ha tingut el Camí escolar en la darrera dècada. Finalment, és d'assenyalar el dinamisme i l'adaptabilitat del projecte a les circumstàncies imprevistes. En aquest sentit és remarcable un fet que pot ser útil per a altres iniciatives que s'hagin trobat amb un problema semblant. Davant el fet que pels més grans (5è i 6è) el Bus a peu era vist com “una cosa de petits”, es va crear la figura d’“ajudant de conductor” la qual cosa ha permès que mitjançant l'assumpció de responsabilitats aquests infants es tornessin a sentir còmodes dins del Bus.

8.2.3 BUS A PEU A L'ESCOLA GEM (MATARÓ)

El Bus a peu de l'Escola GEM de Mataró es va posar en marxa l'any 2012 per iniciativa dels pares i mares de l'escola. Com en altres casos, el Bus a peu forma part de l'estratègia encetada amb el projecte del Camí escolar que té com a objectius promoure els desplaçaments a peu, incrementar l'autonomia dels nens i nenes i evitar l'abús del cotxe. La iniciativa ha tingut el suport tant del propi centre com del municipi. En aquest sentit, en el marc del projecte del Camí escolar, ha realitzat diverses intervencions al viari per tal de millorar les condicions de seguretat i confort als carrers del voltant del centre.

L'origen del Bus a peu de l'Escola GEM té una singularitat particular. A diferència de la major part d'aquestes iniciatives el Bus a peu no és un itinerari que recorre diversos carrers del municipi per acabar al centre escolar sinó que connecta els dos edificis de què disposa l'escola, separats uns 700 m. entre sí. Un dels edificis, el GEM Petit, acull els infants fins a P5 i l'altre, el GEM Gran, els alumnes des de 1r fins a Batxillerat. Aquesta particularitat feia que bona part dels pares amb nens als dos centres utilitzessin el cotxe per recollir-los doncs era la forma més òptima de minimitzar el temps de desplaçament entre un centre i l'altre.

Davant d'aquest fet, doncs, el Bus a peu va néixer amb la voluntat de reduir la necessitat de realitzar aquests desplaçaments amb cotxe. Així, es va dissenyar com un itinerari entre un centre i l'altre de tal manera que els pares deixen i recullen els infants (tant els que van al GEM petit com els que van al GEM gran) al GEM petit, i un pare 'conductor' s'encarrega de desplaçar a peu els 'grans' del GEM petit al gran quan entren a l'escola, i del GEM gran al petit a l'hora de recollir-los. D'aquesta manera es fan 4 viatges al dia: 8.45 i 14.45h (GEM petit a gran), i 13 i 17h (GEM gran a petit).

El Bus a peu està dirigit especialment als alumnes de 1r a 3r de Primària per bé que també sol ser utilitzat per altres infants que no tenen germans al GEM Petit però que viuen a l'entorn d'aquest. Actualment el Bus a peu trasllada una mitjana d'entre 10 i 15 alumnes per trajecte. A diferència d'altres casos en aquest cas els infants no porten cap element distintiu especial (armilles reflectants...); únicament alguns pares, tampoc tots, fan ús d'aquests elements. Com en altres casos, això sí, els acompanyants són pares i mares de l'escola que realitzen aquesta tasca voluntàriament. De forma organitzada es garanteix que en cada trajecte hi hagi almenys un acompanyant i que hi hagi un suplent per a casos imprevistos. Alhora, mitjançant diversos canals de comunicació interns (correu electrònic, WhatsApp, mòbil...), es realitza un control estricte dels usuaris del Bus a peu per tal de garantir la confiança dels pares i mares en el sistema i resoldre instantàniament qualsevol incidència que es pugui produir.

La valoració que pares i mares fan del Bus a peu és positiva. Les famílies usuàries d'aquest sistema valoren especialment la possibilitat que els dona d'evitar l'ús del cotxe, l'estress que s'eviten pel fet de no haver de córrer d'un centre a l'altre i, sobretot, la oportunitat que suposa per als seus fills i filles el fet de poder anar una estona junts "xerrant de les seves coses" abans d'arribar a l'escola. El nombre d'alumnes que utilitza el Bus escolar ha anat creixent progressivament des que es va posar en marxa. Alhora, l'èxit de la iniciativa ha fet plantejar a l'Ajuntament de la ciutat la necessitat d'expandir aquest sistema a altres centres escolars del municipi.

8.2.4 BUS A PEU DE GRANOLLERS

El Bus a peu de Granollers es va posar en marxa l'any 2005 essent una iniciativa pionera no només a Catalunya sinó també al conjunt de l'Estat espanyol. L'experiència es va endegar per iniciativa de l'Ajuntament i es va

desenvolupar en tres centres escolars del municipi, els CEIPs Ferrer i Guàrdia, Mestres Montaña i Pereanton. El Bus a peu va néixer en el marc del projecte de Camí escolar que ja estava en marxa a la ciutat la qual cosa va permetre unir esforços per treballar amb un mateix objectiu.

Per bé que es tractava d'una iniciativa municipal tant les pròpies escoles com les AMPAs d'aquestes eren co-partíceps del projecte, assumint cadascun dels actors tasques específiques ben determinades. Així, mentre l'ajuntament assumia principalment les tasques de senyalització, difusió i assumpció dels costos econòmics, les escoles informaven les famílies i organitzaven activitats lúdiques i educatives paral·leles, i els pares i mares assumien la organització de les línies i aportaven els acompanyants voluntaris necessaris per dur a terme l'experiència.

La iniciativa va començar amb molta força i amb la voluntat d'ampliar-se progressivament a la resta de centres escolars del municipi. Amb tot, i de la mateixa manera que va passar amb el Camí escolar, les transformacions de la via pública basades fonamentalment en la moderació i la pacificació del trànsit que es van anar realitzant des del propi ajuntament a tota la ciutat en el marc del Pla de Mobilitat Urbana, van fer cada cop menys necessària l'existència d'aquestes iniciatives de tal forma que poc a poc van anar morint d'èxit. Actualment no hi ha cap línia de Bus a peu en circulació com tampoc hi ha actiu el projecte de Camí escolar. En tot cas, cal valorar molt positivament ambdues iniciatives ja que van ser l'inici d'una transformació conceptual i física de l'espai públic que ha permès que avui per avui els infants de Granollers puguin anar sols i a peu a l'escola per un entorn agradable i segur.

8.2.5 CAMÍ ESCOLAR – BUS A PEU DE CABRERA DE MAR

L'experiència desenvolupada a Cabrera de Mar des del 2008 està a cavall entre un Camí escolar i un Bus a peu. La iniciativa té el seu origen en la situació de congestió de trànsit generada al voltant de l'Escola Sant Feliu, ubicada en la part alta del centre urbà, que al seu torn creava situacions d'inseguretat per als infants, especialment en els carrers d'accés al centre. Donada la manca de places d'aparcament als voltants de l'escola a la vegada que espai sobrer per aparcar en el casc urbà, a uns 500 m. de l'escola, es va dissenyar un itinerari que cobria aquesta distància de forma segura.

Per tal de condicionar l'itinerari es van realitzar diverses actuacions. D'una banda, es van instal·lar reductors de velocitat abans dels passos de vianants per on transcorre el camí i barreres de seguretat per a evitar l'aparcament de vehicles sobre la vorera. D'una altra, es va col·locar senyalització horitzontal al llarg de tot l'itinerari. En tercer lloc, es va implantar senyalització específica d'avís de Camí escolar a totes les cruïlles de l'itinerari. I paral·lelament a aquestes accions es va implantar un cordó de voluntaris i policies que vetllen per la seguretat de l'itinerari, i es va informar a tots els establiments comercials perquè estiguin atents durant l'entrada i sortida de l'escola.

L'actuació està pensada perquè mares i pares deixin els seus fills i filles en qualsevol tram de l'itinerari o aparcar el cotxe a l'àrea condicionada per a tal fi i des d'allà acompanyar-los a peu. No es tracta, doncs, d'un Bus escolar pròpiament dit en tant que no hi ha parades on els pares deixen els seus fills ni hi ha un control sobre els infants que utilitzen el servei, però es tracta d'alguna cosa més que un Camí escolar en tant que l'itinerari està controlat per voluntaris que garanteixen la seguretat de l'itinerari.

Segons que expliquen els seus promotors, dels 650 alumnes que té el centre uns 250 nens i nenes l'utilitzen diàriament a l'anada a l'escola i uns 400 a la tornada a casa. Amb aquesta iniciativa s'ha reduït en un 30% el nombre de vehicles que accedeixen fins la porta de l'escola per a deixar o recollir els escolars.

8.2.6 ENTORNS ESCOLARS A TERRASSA

L'Ajuntament de Terrassa també s'ha preocupat, des de ja fa anys, en resoldre els problemes que genera l'accés en cotxe d'un volum important de la població escolar als centres educatius del municipi. En aquest cas, però, la mesura escollida per apaivagar aquest problema no ha estat ni la posada en marxa d'un projecte Camins escolars ni de Bus a peu. Per tal de millorar el nivell de seguretat a l'entorn dels centres escolars, l'Ajuntament ha escollit una altra eina basada en la realització d'actuacions específiques en els entorns escolars dels centres: el Pla d'Accessos Escolars Segurs.

Mitjançant aquest instrument, entre els anys 2003 i 2009 el Servei de Mobilitat va realitzar actuacions de millora de l'entorn de 37 escoles de la ciutat. En aquest sentit, un 40% de les obres realitzades mitjançant el Fons Estatal

d'Inversió Local (FEIL) van ser de millora de la mobilitat i l'accessibilitat dels entorns escolars. La major part de les actuacions realitzades van consistir en la implantació de passos de vianants elevats, ampliacions de les voreres per millorar les entrades i sortides, limitació de la velocitat dels vehicles o instal·lació de baranes i aparcaments de bicicletes a la porta de l'escola, etc.

Durant els darrers deu anys i de forma complementària a les actuacions en els entorns escolars, l'Ajuntament ha impulsat tot un altre ventall d'accions amb l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible entre els infants i els joves. Entre d'altres destaquen la realització d'activitats com "Viatjo amb Tu" (dissenyada per l'AMTU) destinada a promoure l'ús del transport públic, "Ambicia't a l'Institut" per a promoure l'ús de la bici entre els joves o "Bike and Breakfast", "Caminòmetre" i altres accions concretes durant la Setmana de la Mobilitat sostenible i segura. Al seu torn també s'han realitzat accions genèriques com la col·locació de panells informatius a les escoles sobre l'oferta de transport del seu entorn més proper (carrils bici, línies TP...) o actuacions específiques en alguns centres per resoldre problemàtiques concretes tals com la prohibició de la circulació de trànsit durant els horaris d'entrada i sortida per tal d'afavorir la mobilitat a peu i millorar la seguretat i autonomia dels nens i nenes en una escola determinada.

8.2.7 ENTORNS ESCOLARS A SANT CUGAT DEL VALLÈS

El municipi de Sant Cugat del Vallès tampoc ha optat pels Camins escolars ni pel Bus a peu per resoldre els problemes d'accessibilitat i seguretat a l'entorn dels centres escolars. En el cas de les escoles situades en el centre de la població o a l'entorn immediat de la zona "peatonalitzada", el consistori ha optat per considerar que els accessos a aquests centres eren suficientment segurs com per no haver de fer cap actuació específica per millorar-ne les condicions de seguretat i de confort.

En el cas de les escoles situades en indrets més perifèrics a les quals la major part de l'alumnat arriba en vehicle particular, s'ha optat no tant per promoure els desplaçaments a peu sinó per garantir la seguretat d'aquells que fan el darrer tram caminant bé sigui perquè han fet a peu tot l'itinerari des de casa seva, perquè han vingut amb transport públic i realitzen el darrer tram a peu, o perquè venint en transport privat requereixen fer el darrer tram fins a l'escola caminant. En aquests casos l'actuació principal ha estat incrementar la

visibilitat dels passos de vianants més propers al centre mitjançant senyalització tant horitzontal com vertical.

Paral·lelament, en alguns casos s'estan iniciant les gestions per garantir l'accés en bicicleta a aquests centres bé sigui dotant-los d'aparcaments segurs o de carrils bici que els connectin als ja existents al nucli urbà.

9. CONCLUSIONS

9.1 EL CAMÍ ESCOLAR A CATALUNYA

1. El Camí escolar és **molt més que un projecte de mobilitat sostenible i segura**. Més enllà dels objectius relacionats amb el canvi dels hàbits de mobilitat dels infants en els seus desplaçaments a l'escola, el projecte de Camí escolar pot contribuir a consolidar els processos de participació ciutadana establint un marc de treball comunitari, pot formar part d'una estratègia educativa més àmplia que fomenta l'educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat, pot ser entès com una aposta estratègica per a recuperar l'ús de l'espai públic per als vianants, i pot, en definitiva, esdevenir el detonador d'un procés de canvi social i cultural de més abast que el del propi projecte.
2. **El Camí escolar cerca resultats més enllà dels propis infants** que en són els principals beneficiaris. Si bé el projecte està enfocat primordialment a assolir millores en la seguretat dels infants, aquest també té una elevada incidència entre els membres de la comunitat educativa (pares i mares, mestres, organismes públics dedicats específicament a l'educació...), en tant que les reflexions sorgides a partir del desenvolupament del projecte promouen una adequació dels seus valors i actituds als de la mobilitat sostenible, i al conjunt de la ciutat i dels ciutadans en tant que aquesta iniciativa acaba beneficiant a tot el municipi més enllà de l'escola i els seus alumnes, millorant la qualitat de vida de tota la ciutadania.
3. **No existeix un únic model de Camí escolar**. De fet, si bé totes elles tenen trets importants en comú, sota aquesta denominació podem trobar una llarga llista d'experiències diverses cadascuna de les quals s'ajusta als seus propis condicionants i a les seves pròpies necessitats i possibilitats. A Catalunya, si bé la major part d'iniciatives s'han desenvolupat sota els postulats proposats pel pedagog italià Francesco Tonucci, es poden distingir diverses tipologies de projectes en funció de l'èmfasi que hagin posat en els aspectes urbanístics i de gestió de la mobilitat, pedagògics i educatius, comunicatius i de sensibilització, etc. També existeixen un seguit d'iniciatives que si bé no es podrien considerar pròpiament de Camí escolar persegueixen objectius similars per bé que amb altres metodologies: Bus a peu, Entorns escolars...

4. **Catalunya té una àmplia, llarga i rica experiència en Camins escolars.**

Si bé es concentren especialment a la demarcació i, sobretot, a la ciutat de Barcelona, trobem projectes de Camí escolar arreu del territori i a ciutats i pobles de tots els rangs de població. La major part de les experiències han estat realitzades de l'any 2005 ençà per bé que també en podem trobar algunes d'anteriors. El nivell de desenvolupament dels projectes també és variat, des d'alguns que es troben en fases molt inicials fins a d'altres ja plenament consolidats. Així mateix, també trobem des d'experiències amb un sol centre educatiu implicat fins a d'altres amb més de deu.

5. Alguns casos concrets destaquen no tant per l'èxit o no de la seva experiència sinó perquè ens mostren alguns fets singulars dignes de ser subratllats. Existeixen, en aquest sentit, diverses **experiències singulars** que tenen algun tret específic que les fa rellevants. Algunes de les singularitats destacades són la participació activa dels infants, l'equip docent o l'AMPA, la virtut del treball en xarxa, l'aprofitament de sinèrgies, la introducció del Camí escolar en el projecte curricular, la realització d'una acció integral a través del projecte de Camí escolar, la conversió d'un projecte de mobilitat a un projecte educatiu de ciutat, la utilització del Camí escolar com una eina per recuperar l'hàbit de mobilitat en una ciutat adaptada als infants, la realització del projecte des de l'educació ambiental, la inclusió d'un programa d'avaluació i la incorporació del projecte en un d'escala europea.

6. A banda de les iniciatives de Camí escolar també existeixen **altres experiències de mobilitat infantil** vinculades directa o indirectament al projecte de Camí escolar. La implementació d'un tipus de metodologia o una altra no respon a criteris homogeneïtzables ni extrapolables. Són bàsicament les condicions de cada municipi i el coneixement previ d'experiències semblants en altres indrets el que fa que en cada cas s'opti per una fórmula o una altra. Totes elles cerquen objectius semblants per bé que amb mètodes diferents. En tots els casos es pretén fomentar l'autonomia dels infants i incentivar l'ús de modes ecomovibles, especialment l'anar a peu. La fórmula més emprada per a assolir aquests objectius és la del Bus a peu per bé que també n'hi ha d'altres com la dels Entorns escolars o d'altres tipus.

7. A casa nostra **no es disposa de cap plataforma d'informació centralitzada sobre el Camí escolar**. La informació existent està absolutament dispersa la qual cosa dificulta la tasca d'aquells municipis que cerquen experiències de referència per desenvolupar-ne de pròpies. En aquest sentit fóra molt positiu incentivar la creació d'un espai que centralitzés la informació sobre els Camins escolars a Catalunya amb l'objectiu de posar a disposició del municipis interessats tota aquella informació que els pugui ser d'utilitat.

9.2 CONDICIONANTS PER A L'ÈXIT

8. Degut a la diversitat de projectes i l'adaptació de cadascun d'ells a unes condicions, necessitats i possibilitats específiques **és difícil parlar de casos d'èxit o, al contrari, d'experiències fracassades**. Els resultats esperables d'un projecte de Camí escolar són diversos i, en tot cas, diferents en cada cas. Al seu torn, un mateix projecte pot tenir resultats molt positius en uns àmbits però febles en d'altres. La manca d'estudis d'avaluació de resultats en la major part dels casos tampoc ajuda a identificar les experiències plenament exitoses ni a establir una frontera amb aquelles que no ho han estat tant.
9. Amb l'anàlisi realitzada s'ha pogut determinar que **l'èxit total o parcial de les diverses experiències pot estar condicionat per elements preexistents** a la posada en marxa d'un Camí escolar **o per condicionants propis del procés d'execució del projecte**. Aquests condicionants seran claus a l'hora d'establir l'estratègia per assolir els objectius del Camí escolar. En funció de la intensitat de cadascun d'ells caldrà definir unes pautes de treball o unes altres ajustant els objectius a les possibilitats reals, en el cas dels condicionants preexistents, i emfatitzant uns aspectes sobre uns altres, en el cas dels condicionants de procés.

CONDICIONANTS PREVIS

10. El model de ciutat present en un municipi condiciona significativament les formes generals de desplaçar-se a l'interior d'aquest. En aquest sentit, la preexistència d'un **model de ciutat compacta, densa i amb barreja d'usos afavoreix** els desplaçaments en modes sostenibles a l'escola i, en

conseqüència, **l'assoliment dels objectius del Camí escolar**. Amb tot, la preexistència d'un model urbà mixt o de baixa densitat no impedeix que, ajustant l'estratègia d'implementació del projecte a aquests condicionants, es puguin fer avenços significatius en l'assoliment d'aquest objectius.

11. De la mateixa manera, **la preexistència d'un model de mobilitat que afavoreixi els desplaçaments en modes ecomovibles** i, especialment, no motoritzats, **facilita la consecució dels objectius del Camí escolar**. D'aquesta manera, l'existència generalitzada del costum de desplaçar-se a peu o en bicicleta pel municipi contribuirà positivament a consolidar i intensificar les pautes sostenibles de mobilitat. Per contra, en un context d'alta motorització caldrà adaptar les estratègies d'implantació del projecte per tal que es puguin produir avenços significatius.
12. La ubicació del centre educatiu en la trama urbana condiona notablement les pautes de mobilitat dels escolars. En aquest sentit, **les experiències en les que es donen unes pautes de mobilitat més sostenibles** (una major porció de desplaçaments en modes no motoritzats i un nivell d'autonomia més alt) **són aquelles en les que les escoles estan situades en una zona de casc urbà compacte**. Contràriament, i amb casos excepcionals, els centres situats en casc urbà de baixa densitat, en el límit del casc urbà o fora d'aquest són els que registren una major proporció de desplaçaments en vehicles motoritzats, especialment cotxes.
13. Al seu torn, la proximitat del centre educatiu als llocs de residència dels alumnes i les seves famílies condiona absolutament les pautes de mobilitat emprades per accedir als centres. D'aquesta manera, **l'existència de zones escolars afavoreix la matriculació d'alumnes de l'entorn proper dels centres facilitant el desplaçament d'aquests en modes no motoritzats** augmentant, en conseqüència, les possibilitats d'èxit d'un projecte de Camí escolar. En aquest sentit, per afavorir els desplaçaments no motoritzats caldria ajustar la planificació dels equipaments escolars i els criteris de matriculació amb l'objectiu de promoure escoles de proximitat.
14. **La sensibilitat i el suport de les institucions**, especialment les locals, **és clau en l'èxit d'un projecte de Camí escolar**. La sensibilitat sol veure's reflectida en el desenvolupament previ de plans de mobilitat urbana, plans d'accessibilitat, plans de seguretat viària, accions de moderació i pacificació del trànsit, la presència d'espais de treball interdepartamentals de caràcter

transversal, la coordinació de les accions de mobilitat i educació, l'existència d'òrgans efectius de participació ciutadana, etc. I el suport es posa de relleu, d'una banda, amb l'assignació de recursos humans, tècnics i econòmics per a la implantació de les mesures que emanen de l'estudi realitzat i, d'una altra, amb la presa d'un compromís públic que permet un marc de seguretat polític i institucional bàsic per tirar endavant el projecte.

15. Un projecte de Camí escolar requereix de la implicació de diverses àrees o departaments municipals: urbanisme, manteniment de la via pública, educació, medi ambient... o d'altres en funció de l'organització municipal. Però no només és necessària la seva implicació sinó que, alhora, es requereix una dinàmica de treball específica. En aquest sentit, **les possibilitats que el projecte prosperi són més elevades si el municipi ja té integrada una dinàmica de treball transversal**, interdepartamental, interdisciplinària... per desenvolupar de forma coordinada les diverses actuacions que caldrà realitzar que no pas si aquesta no està consolidada o ni tan sols existeix.
16. El Camí escolar és un projecte essencialment participatiu que requereix de l'aportació d'idees dels diferents actors que en formen part i d'unes dinàmiques de treball i de discussió constructives. En aquest sentit, **la preexistència d'òrgans de participació ciutadana vinculats a l'àmbit de la mobilitat i/o els infants** denota una maduresa municipal en aquesta matèria que **juga a favor de l'èxit de la iniciativa**, més encara si aquests tenen ja una llarga trajectòria.
17. Segons es desprèn dels casos analitzats, **un projecte de Camí escolar és més sòlid i durador si la iniciativa ha sorgit de la necessitat manifestada pels principals afectats (infants, pares/mares i mestres)** que no pas si aquesta ha estat "imposada" des de dalt per l'administració local. Al seu torn, també solen tenir una trajectòria més llarga i continuada si qui lidera el projecte és un ens amb capacitat de decisió, de vertebració, de coordinació i d'obtenció de finançament. Habitualment qui reuneix aquestes condicions sol ser l'administració local.
18. **Un projecte de Camí escolar pot desenvolupar-se de forma aïllada, sense necessitat de coordinar-se amb altres iniciatives que s'estiguin duent a terme al municipi. Però, sens dubte, tindrà més possibilitats d'èxit si s'imbrica o s'integra en projectes urbanístics, educatius... d'un abast**

més ampli o que puguin incidir-hi ni que sigui d'una forma transversal. Així mateix, la presència d'altres programes per a la infància permet pensar que el municipi és sensible a aquest col·lectiu social i per tant a priori ha de ser més obert i permeable a iniciatives com la del Camí escolar.

19. Per bé que no és un condicionant *sine qua non*, **l'existència d'una partida pressupostària** prèvia a l'inici del projecte i d'unes fonts de finançament estables que facin possible l'execució de les accions programades **acostumen a incrementar les possibilitats d'èxit del projecte**. Cal assenyalar, amb tot, que l'anàlisi realitzada no permet fer una afirmació categòrica en aquest sentit.

CONDICIONANTS DE PROCÉS

20. **L'èxit d'un projecte de Camí escolar ve condicionat**, en bona part, **per la capacitat** de l'ens que lidera el projecte **d'implicar el màxim nombre d'agents** que puguin aportar elements d'anàlisi i propositius per enriquir la iniciativa. Al seu torn, serà d'especial importància per a l'èxit d'un Camí escolar no només la presència i la implicació de cadascun d'aquests agents sinó la coordinació entre tots ells i la cerca de consensos que permetin avançar en les diferents fases d'implementació d'aquest.
21. Al seu torn, **per tal que el projecte de Camí escolar tingui èxit és important que es realitzi un treball en xarxa entre tots els agents** independentment de qui hagi estat la iniciativa i de qui la lideri. És important que totes les parts se sentin participants del projecte, que els treballs siguin oberts i que les decisions es prenguin amb el màxim consens possible. En aquest sentit, de no ser-hi cal crear un marc estable de concertació amb la participació coordinada entre les diferents àrees de l'administració local relacionades amb el Camí escolar i la resta d'agents.
22. Així mateix, **la participació activa de tota la comunitat escolar és imprescindible per aconseguir l'èxit del Camí escolar**. En aquest sentit, és important no oblidar-se dels infants que són els veritables protagonistes del projecte. Si bé no és demostrable estadísticament, la percepció dels diferents actors entrevistats és que en aquelles iniciatives on els més petits han tingut un paper rellevant els valors del Camí escolar han pres amb major força i s'han consolidat amb més facilitat.

23. El projecte del Camí escolar és un procés en constant evolució que avança però mai conclou. És força habitual l'aparició de contratemps o de situacions que facin variar lleugera o substancialment el plantejament inicial de la iniciativa. En aquest sentit, **la concepció del Camí escolar com un procés dinàmic permet ajustar-lo als nous condicionants possibilitant amb major mesura l'èxit de la iniciativa.**
24. **La presentació del projecte per part de les autoritats municipals** mitjançant una festa d'inauguració, la premsa o un acte restringit als actors participants en la iniciativa **i l'assumpció d'un compromís públic amb aquest guarden una estreta relació amb les possibilitats d'èxit del projecte.** Amb tot, com es constata en un nombre significatiu de casos, aquest fet no condiciona absolutament l'èxit de la iniciativa.
25. **L'establiment d'un sistema d'avaluació** per a valorar els resultats de la implementació d'un Camí escolar **no sembla condicionar significativament les seves possibilitats d'èxit.** Si bé, especialment aquells que no en disposen, constaten la idoneïtat de disposar d'un sistema per avaluar els objectius assolits també expressen la convicció que aquest dèficit no impedeix ni dificulta avançar en la implantació del projecte de Camí escolar. Al seu torn, aquells que disposen d'aquest sistema d'avaluació indiquen que aquesta eina ha estat de gran ajuda per bé que tampoc ha estat imprescindible per poder avançar en el desenvolupament del projecte.

ELEMENTS DE FRE

26. **Hi ha diverses circumstàncies vinculades als diferents agents que** intervenen en els processos de realització dels Camins escolars que poden actuar com a element de fre i, en conseqüència, **poden estar al darrere del fracàs total o parcial d'un projecte,** des de la falta de participació d'alguns dels agents fins a la falta de comunicació i visibilització del projecte, la falta d'integració de perspectives d'actuació o l'enfrontament de problemàtiques de forma parcialitzada.
27. L'administració municipal actua com a pal de paller en la realització del projecte del Camí escolar. Les dificultats amb què es trobi aquest actor,

doncs, poden resultar determinants en el bon desenvolupament del projecte. **Els principals elements de fre dels ajuntaments són les dificultats econòmiques i de temps** i, en segona instància, el compromís polític de permanència vinculat a la substitució d'un equip de govern per un altre fruit normalment d'un procés electoral.

28. En aquells municipis on la policia local jugui un rol principal les circumstàncies que l'envolten poden suposar una dificultat afegida al desenvolupament del projecte. **Les situacions que poden generar una dificultat en la participació activa de la policia local són** diverses per bé que destaca per sobre de les altres **el fet que tingui punts de vista divergents respecte els altres actors del projecte, la manca de recursos humans per enfrontar les necessitats del projecte** i, també en alguns casos, la falta d'implicació dels seus agents.
29. El professorat és un dels actors claus en el desenvolupament del Camí escolar. En base a les experiències analitzades s'han identificat diverses situacions que poden generar un fre en el desenvolupament del projecte per part d'aquest col·lectiu. **Les raons principals que poden frenar la participació del professorat** estan força repartides per bé que destaquen per damunt de les altres **la manca d'implicació del professorat i la preocupació per les responsabilitats que poden caure sobre seu.**
30. Les mares i els pares també apareixen com un dels actors claus en el desenvolupament del projecte. **Els principals arguments que esgrimeixen mares i pares com a elements de fre són** forces i diversos. En tot cas, els més repetits són **la por a que els nens vagin sols i les dificultats que els suposa dur a terme canvis en la forma d'organització familiar en relació a la mobilitat** a resultes de la implementació del projecte. La manca d'implicació d'aquest col·lectiu en el projecte és un dels reptes més importants a l'hora d'enfrontar-lo.
31. Els actors de l'entorn social (veïns, comerços, associacions veïnals...) no tenen el mateix pes relatiu que els altres per bé que també poden contribuir al correcte desenvolupament del projecte. **Els problemes principals per implicar persones, comerços i entitats del barri són la dificultat per mantenir una implicació i dedicació continuades, la percepció que la participació en el projecte no els aporta res significatiu i les dificultats**

de coordinació amb la resta d'agents, principalment degut als seus horaris laborals.

9.3 MESURES D'ACTUACIÓ

MESURES PROPOSADES

32. Globalment, els projectes de Camí escolar solen proposar tres tipus d'actuacions per assolir els seus objectius: accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur, accions pedagògiques, educatives i formatives, accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització, i altres accions complementàries. Majoritàriament, **els projectes que han assolit una major quota d'èxit són aquells que han combinat els quatre tipus de mesures**. En aquest sentit queda clar que perquè funcionin les iniciatives de mobilitat sostenible a l'escola és recomanable combinar els diversos tipus d'accions.
33. Pel que fa a les **accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur les mesures que solen proposar-se més són**, per aquest ordre, **les referides als passos de vianants (51% dels casos), a les voreres (42%), a la gestió del trànsit (38%), als espais d'espera (37%) i a les bicicletes (35%)**. Per contra, les menys proposades, sempre a nivell global, són les mesures les relatives a l'aparcament de vehicles (32%), mesures de senyalització viària (32%) i, finalment, les relatives al transport públic (12%).
34. També en conjunt i en aquest àmbit de mesures, és d'assenyalar que **les accions específiques que s'han proposat amb més freqüència són l'adaptació de guais a PMR (76%), la implementació de nous passos de vianants (74%), la implementació d'elements de reducció de la velocitat (73%), el reforç de la visibilitat dels passos per a vianants (70%) i l'ampliació de voreres amb obra (64%)**.
35. Contràriament, **les accions amb menys demanda han estat la implementació d'elements de transport vertical (3%), l'adaptació horària del transport públic (5%), la construcció o ampliació de boulevards o refugis d'obra (6%), la reubicació de la porta d'accés al centre educatiu (9%), la construcció o arranjament d'escaleres i/o rampes (14%), la millora de les parades de transport públic (15%), la reubicació o**

instal·lació de noves parades de transport públic (17%), la semaforització de cruïlles (17%), la senyalització vertical o horitzontal específica per a les bicicletes (18%) i les accions de neteja de les voreres (18%).

36. Pel que fa a les **accions pedagògiques, educatives i formatives les mesures proposades en més ocasions són la realització de sessions soltes a l'aula** amb unitats didàctiques específiques de mobilitat sostenible (58%), **les sessions d'educació viària** als alumnes (50%) i **les activitats fora de l'aula** (42%). Les mesures proposades en menys ocasions han estat la realització de sessions d'educació viària a pares i mares (18%), les activitats lúdico-pedagògiques (32%) i la integració del Camí escolar en el programa curricular del centre (36%).

37. En relació a les **accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització, les actuacions proposades amb més assiduitat són l'elaboració de material gràfic informatiu** (64% dels casos) i **la inclusió d'informació relativa al projecte de Camí escolar als webs** dels centres docents i/o l'ajuntament (59%). Per contra, les actuacions proposades en menys ocasions són la comunicació a través de mitjans audiovisuals (18%) i la realització de jornades festives i/o accions al carrer (26%).

38. Formen part de les **accions complementàries** aquelles actuacions de caràcter heterogeni que no s'inclouen en els grups anteriors. D'entre aquestes, **les mesures que s'han proposat en més ocasions són la incorporació de voluntaris i/o agents cívics** (39%), **la col·laboració o adhesió dels comerços al projecte** (39%), **la promoció de l'ús de la bicicleta** (38%), **la promoció activa del cotxe compartit** (36%) i **la posada en marxa del Bus a peu** (35%). Al contrari, les que s'han proposat en menys ocasions han estat l'adaptació o flexibilització dels horaris del centre escolar (6%), la posta en funcionament d'un Bici bus (6%) i l'habilitació d'àrees d'aparcament a l'entorn de l'escola (14%).

MESURES AMB ÈXIT D'IMPLANTACIÓ

39. La implantació d'un itinerari segur i confortable que sigui percebut d'aquesta manera pels adults és un element clau per facilitar que els infants vagin sols i caminant a l'escola. En aquest sentit, i per a assolir aquest objectiu, és necessària l'aplicació combinada de mesures urbanístiques i de gestió de la

mobilitat, de mesures de caràcter pedagògic i educatiu, i de mesures de difusió i sensibilització. L'anàlisi realitzada ens mostra com, en general, **mentre algunes de les mesures proposades solen implantar-se amb relativa freqüència d'altres no solen o tenen moltes dificultats per a fer-ho.**

40. Per bé que cada cas respon a una conjuntura distinta, globalment es pot fer una estimació de les mesures més exitoses pel que fa a la seva implantació. En conjunt, **les mesures amb una major implantació són les relatives als espais d'espera (71%) i les de caràcter pedagògic, educatiu i formatiu (70%),** seguit de les de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització (63%), les relatives als passos de vianants (61%) i les mesures sobre el trànsit (60%).
41. Les diverses **mesures específiques als espais d'espera**, amb un 71% d'èxit global en la seva implantació, es porten a la pràctica sempre en més de la meitat dels casos. Destaquen, de tota manera, la **instal·lació de mobiliari urbà (92%)** i la **col·locació d'una barana de protecció (72%)**.
42. D'entre les **actuacions** proposades per als **passos de vianants**, amb un 61% global d'implantació, les més exitoses són el **reforç de la visibilitat d'aquests (76%),** la seva **protecció amb mobiliari urbà (68%)** i la **reubicació (62%)**.
43. Pel que fa a les **mesures sobre el trànsit**, i per bé que en conjunt es duen a la pràctica en un 60% de les ocasions en les que es proposen, s'observa una certa dispersió. Amb tot, n'hi ha dues que pel seu nivell d'implantació destaquen per damunt de les altres: la **regulació del trànsit per part de la policia local (89% d'èxit)** i el **canvi o l'eliminació d'un sentit de circulació (68%)**.
44. Les **mesures de senyalització viària** no solen implantar-se amb facilitat (només ho fan en el 51% dels casos). L'única actuació que té un cert èxit és la instal·lació de **senyalització específica de proximitat d'escola (P-21)** que es porta a la pràctica en el 79% de les ocasions en que s'ha proposat.
45. Pel que fa a les **mesures a les voreres**, amb un 50% d'implantació global, les actuacions amb més èxit són, per aquest ordre, el **cobriment d'escocells (65%), l'ampliació de voreres amb mobiliari urbà, pilones...**

(63%), la **protecció de voreres amb mobiliari urbà** (63%) i la **construcció d'orelles** (62%).

46. En general les **mesures sobre l'aparcament** s'implanten amb moltes dificultats (només un 45% d'aquestes es duen a la pràctica). Les més "exitoses", amb tot, són la **regulació de places d'aparcament específiques** i la **supressió de places d'aparcament** amb un 53% d'implantació cadascuna.
47. En el cas de les **mesures per a bicicletes** (40% d'èxit global), únicament podem parlar d'èxit d'implementació en el cas de la **instal·lació o reubicació d'aparcaments** (67%).
48. Les **mesures relatives al transport públic**, per bé que no solen estar entre les propostes d'actuació (només han estat proposades en un 12% dels casos analitzats), tenen un grau d'implantació molt elevat (en conjunt del 94%). En el cas de la **millora de les parades** i de l'**adaptació horària del servei** el nivell d'implantació és del 100% i en el cas de la **reubicació o instal·lació de noves parades** arriba al 94%.
49. Finalment, pel que fa al conjunt d'accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur, d'entre l'amalgama de les **altres mesures** proposades en destaquen tres pel seu nivell d'implantació: la **reubicació de serveis o mobiliari urbà** (85%), les accions de neteja de les voreres (75%) i la reubicació de la porta d'accés al centre educatiu (67%); cal tenir en compte, amb tot, que les dues darreres mesures únicament han estat proposades en menys del 20% dels casos analitzats.
50. Les **accions pedagògiques, educatives i formatives** tenen, en conjunt, un alt nivell d'èxit en la seva implantació (70%). D'entre les mesures d'aquest bloc destaquen, de tota manera, les **sessions d'educació viària als alumnes** (97%), les **activitats lúdico-pedagògiques** (90% d'èxit) i les **activitats fora de l'aula** (75%).
51. Les **accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització** tenen, en general, un grau d'èxit d'implantació modest (63%). Les mesures amb més èxit d'implantació són la **difusió a través dels mitjans de comunicació** (84%), la **realització de cursos i campanyes de seguretat viària** (65%), l'**elaboració de material gràfic informatiu** (64%) i la **difusió**

d'informació a través del web dels centres escolars o del propi ajuntament (62%).

52. **Les actuacions englobades sota el bloc d'altres accions complementàries**, que en conjunt només han estat proposades en un 26% dels casos analitzats, tampoc **no solen tenir massa èxit d'implantació** (30% en conjunt).

MESURES AMB POC ÈXIT D'IMPLANTACIÓ

53. Si bé és difícilment generalitzable, en base als casos analitzats es pot afirmar que globalment les **mesures menys implantades** són les **accions complementàries** (30%), **les mesures per a bicicletes** (40%) i **les actuacions sobre l'aparcament** (45%).
54. Les **mesures per a bicicletes** no acostumen a desenvolupar-se en el marc dels projectes de Camí escolar (40%). La **senyalització horitzontal o vertical específica per a bicicletes** únicament s'implanta en un 25% dels casos en què es proposa i la **implantació, ampliació o adequació d'itineraris ciclistes** només ho fa en el 28% d'aquests.
55. Les **mesures sobre l'aparcament** també tenen un èxit d'implantació molt discret, globalment del 45%. D'entre aquestes les menys implementades són la **creació o reserva de places d'aparcament específiques per al desencotxament dels infants** (29%) i l'**habilitació i/o reordenació de zones d'aparcament de vehicles** (45%).
56. Pel que fa a les **mesures a les voreres** hi ha tres actuacions amb un nivell d'implementació baix o molt baix: la **construcció de nova vorera** (implantada només en un 19% dels casos en què ha estat proposada), l'**ampliació de voreres amb obra** (31%) i la millora de la visibilitat en els accessos als pàrquings (43%).
57. En conjunt les **mesures de senyalització viària** també tenen un nivell d'implementació força feble. En tot cas, destaquen pel seu baix nivell d'implementació la **semaforització de cruïlles** (36%) i la **millora de la senyalització semafòrica** (38%).

58. La major part de les **mesures sobre el trànsit** tenen un grau d'implantació superior al 50%. Únicament en el cas de la **canalització del trànsit mitjançant balises o mobiliari urbà** la implantació està per sota d'aquest paràmetre (36%).
59. Pel que fa a les **mesures als passos de vianants** en general **totes elles tenen un nivell alt o mitjà d'implantació**. En tot cas, la que té menys èxit és la implementació de passos de vianants elevats (amb un 44% d'implantació).
60. D'entre les **mesures específiques als espais d'espera** la que ha tingut menys èxit d'implantació és la **construcció o ampliació d'un sobreample a l'entrada del centre** amb un grau d'implementació del 50%.
61. Finalment, pel que fa al conjunt d'accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur, d'entre les **altres mesures** proposades destaquen la **construcció o ampliació de boulevards o refugis d'obra**, i la **reforma o reordenació integral de l'espai públic** amb un grau d'èxit del 25% i 32% respectivament.
62. Les **accions pedagògiques, educatives i formatives** solen tenir un alt nivell d'implementació en els projectes en que es proposen. Amb tot, cal assenyalar el baix nivell d'implantació de les **sessions d'educació viària destinades a pares i mares**, només desenvolupades en un 33% dels casos analitzats.
63. Les **accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització** també tenen, en conjunt, un grau d'implantació força acceptable. La mesura amb un menor nivell d'implantació, en tot cas, és la realització d'**accions de sensibilització (xerrades...)** que només es duen a terme en un 45% dels casos.
64. Les **altres accions complementàries** són, tal vegada, les que pateixen un menor nivell d'implantació (en conjunt és del 30% i només una d'elles supera el 50%). El **bici-bus** és la mesura menys implantada (0% dels casos), seguit del **Bus a peu** (13%), la **promoció activa del cotxe compartit** (17%), la **col·laboració o adhesió dels comerços** (19%) i la incorporació de voluntaris i/o agents cívics (31%).

9.4 CANVIS D'HÀBITS DE MOBILITAT

65. Són diversos els resultats que es poden esperar de la implantació de les mesures que emanin d'un projecte de Camí escolar. Amb tot, en destaquen dos relatius als hàbits de mobilitat dels infants: l'increment dels desplaçaments a peu i de l'autonomia infantil. **La major part de projectes de Camí escolar analitzats no disposen d'un estudi d'avaluació de resultats** que permeti conèixer la situació d'aquestes dues variables un cop implantat el projecte de Camí escolar. En aquest sentit, i malauradament, no és possible realitzar una avaluació de conjunt per conèixer els efectes de la implantació dels camins en aquests dos aspectes.
66. No obstant, els pocs casos en què s'ha realitzat aquesta avaluació són prou il·lustratius per mostrar els beneficis que comporta el desenvolupament d'un projecte d'aquestes característiques. **En tots els casos analitzats** (Poblenou, 14 escoles; Sant Just Desvern, 6 escoles; Turó del Cargol, 1 escola; i Cabrera de Mar, 1 escola) **s'han obtingut resultats positius tant pel que fa a l'increment de desplaçaments a peu com a l'augment de l'autonomia.**
67. **Pel que fa a l'autonomia els increments percentuals** entre els quatre casos analitzats són distints però en tots ells positius. En aquest sentit, els creixements **s'han situat entre els 14 punts percentuals** (passant del 22% al 36%) en el cas del projecte del Turó del Cargol, **i els 22 punts percentuals** (passant del 24% al 46%) en el cas dels Camins escolars del Poblenou.
68. **En referència als desplaçaments no motoritzats** també s'ha produït un augment significatiu en tots els casos si bé major en aquelles experiències que partien d'unes xifres més baixes. D'aquesta manera, mentre en els casos del Poblenou i del Turó del Cargol, que partien de percentatges de desplaçament amb modes no motoritzats superiors al 70%, **s'han donat increments de 5 i 11 punts percentuals** respectivament, en el cas de Sant Just Desvern, amb uns índex de partida inferiors al 20%, s'ha produït un increment que s'acosta als 15 punts percentuals.

10. RECOMANACIONS

Les conclusions a les que s'ha arribat amb la realització d'aquest estudi permeten constatar certes fortaleeses però també algunes debilitats del projecte de Camí escolar. En les pàgines que segueixen, i per bé que d'una forma sintètica, es realitzen diverses recomanacions que busquen reforçar el potencial d'aquesta iniciativa alhora que superar les debilitats o les dificultats que puguin sorgir en la seva implantació i el seu desenvolupament.

1. De l'anàlisi realitzada se n'extreu que **el Camí escolar és una eina útil per a fomentar els hàbits de mobilitat sostenibles i saludables** entre els infants però també entre la resta de membres de la comunitat educativa i dels ciutadans. A més, pot contribuir a consolidar els processos de participació ciutadana establint un marc de treball comunitari, pot formar part d'una estratègia educativa més àmplia que fomenta l'educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat, pot ser entès com una aposta estratègica per a recuperar l'ús de l'espai públic per als vianants, i pot, en definitiva, esdevenir el detonador d'un procés de canvi social i cultural de més abast que el del propi projecte. Per totes aquestes raons **es recomana seguir apostant per aquesta eina**.
2. Segons que s'ha pogut constatar, **l'èxit total o parcial de les diverses experiències pot estar condicionat per elements preexistents** a la posada en marxa d'un Camí escolar. El model urbanístic o de mobilitat preexistents, la situació del(s) centre(s) escolar(s) en el casc urbà, l'existència de criteris d'assignació territorial que afavoreixi el model d'escoles de proximitat, la sensibilitat i el suport de les institucions implicades en el projecte, especialment l'administració pública local, l'experiència prèvia en una dinàmica de treball transversal, la preexistència d'òrgans de participació ciutadana vinculats a l'àmbit de la mobilitat i/o els infants o la disponibilitat de finançament per sufragar els costos de les diferents actuacions poden jugar a favor o en contra de l'èxit de la iniciativa. En aquest sentit **es recomana establir criteris d'assignació de recursos tenint en compte els condicionants previs del municipi** per tal d'optimitzar les assignacions i garantir les màximes possibilitats d'èxit del projecte.
3. Amb tot, **el Camí escolar pot ésser utilitzat també justament com un detonant de tots aquests processos**. La sensibilitat respecte el col·lectiu

social sobre el que treballa, la necessitat d'emprar eines i formes sovint innovadores i els propis objectius que persegueix, poden desembocar en un procés de canvis especialment a nivell municipal que d'altra manera podria ser més difícil. En aquest sentit, quan aquest sigui el cas **es recomana establir un "protocol" d'actuació específic per a aquests casos** basat en l'explicitació d'aquesta voluntat per part de l'administració local i en l'establiment d'un programa d'actuació específic que permeti que el Camí escolar tingui aquest rol en el marc d'un procés de transformació més ampli.

4. De la mateixa manera que en el cas dels condicionants previs, **els condicionants de procés també poden ser determinants en la consecució dels objectius del Camí escolar**. La imbricació amb altres projectes urbanístics, educatius, ambientals, etc., la relació amb altres programes per a la infància, l'origen de la iniciativa i el lideratge del projecte, la implicació dels diferents agents, la participació activa dels infants, la creació d'òrgans de treball específics per a aquest projecte, el compromís públic dels responsables públics, l'assumpció del projecte com un procés dinàmic o la sistematització d'un procés d'avaluació i valoració poden incidir notablement en les possibilitats d'èxit del projecte. En aquest sentit, **es recomana sol·licitar a les administracions demandants de finançament** per a realitzar aquest projecte **que en la seva sol·licitud especifiquin la situació i el tractament de cadascun dels condicionants de procés per tal de poder avaluar a priori les seves possibilitats d'èxit** i assignar els recursos disponibles tenint en compte també aquesta variable.
5. En aquest sentit, **es recomana valorar i atendre especialment els projectes que** neixen imbricats amb altres projectes urbanístics, educatius, ambientals, etc. i/o amb altres programes per a la infància, la iniciativa dels quals provingui dels principals afectats i beneficiats pel projecte (AMPA i centre educatiu), on es plantegi una participació activa del major nombre d'actors i especialment dels infants, en la que s'estableixi un òrgan de treball transversal i una dinàmica de treball en xarxa amb tots els agents participants, basat en una concepció del Camí escolar com un procés dinàmic que permeti ajustar-lo als nous condicionants, en el que hi hagi el propòsit d'establir un sistema d'avaluació contínua per valorar els resultats de la implementació de la iniciativa i on s'estableixi una voluntat ferma i inequívoca d'impulsar i donar suport al projecte per part de les més altes instàncies del govern municipal. En definitiva, aquells projectes que **mostren**

un grau de maduresa més gran i estableixin els mecanismes i les dinàmiques necessàries per maximitzar les possibilitats d'èxit.

6. Amb tot, també **es recomana no desatendre les peticions d'aquells municipis que per circumstàncies específiques no tinguin les eines ni els mitjans necessaris per garantir**, almenys a priori, **l'èxit d'un Camí escolar**. En aquests casos, de la mateixa manera que en el cas dels condicionants previs, cal dissenyar un programa d'acompanyament que permeti al municipi desenvolupar accions que permetin treballar els diferents aspectes que han de permetre avançar en l'establiment dels mecanismes i les dinàmiques necessàries per afrontar el projecte de Camí escolar amb les màximes garanties d'èxit.
7. Sovint els diferents agents que participen en el desenvolupament d'un projecte de Camí escolar actuen com a elements de fre d'aquest bé sigui per les dificultats tècniques, econòmiques o per les dinàmiques de treball existents en el cas de les administracions municipals, pel grau d'implicació que els representa en el cas del professorat, o per les pors vinculades a l'autonomia dels infants en el cas de pares i mares. En aquest sentit, **es recomana establir els mecanismes adients per tal de superar les dificultats, reticències, pors... manifestats pels diferents agents que puguin incidir negativament en el desenvolupament del projecte**. Així, per exemple, en el cas dels **ajuntaments** es poden superar aquestes reticències generant espais i temps generosos per preparar el projecte amb tots els agents, cercant complicitats entre tots els agents socials que intervenen, assajant metodologies de treball transversal, col·laboratiu... mitjançant projectes pilots, establint un òrgan de coordinació específic per al projecte, prioritzant tasques i necessitats, consensuar-les i establir compromisos i terminis d'execució, o mimant la feina feta dotant-la de reconeixement i visibilització. En el cas del **professorat** bona part de les dificultats que mostra aquest col·lectiu es poden resoldre, o almenys minimitzar, introduint l'àmbit de la mobilitat sostenible a l'Agenda 21 escolar, incorporant el Camí escolar en el currículum de forma permanent, donant recolzament institucional real i mantingut en el temps, o reforçant positivament, visibilitzant i donant reconeixement als professors i als centres que participen en el projecte del Camí escolar. I pel que fa a les **mares i pares** una part important d'aquestes reticències es podrien superar incentivant la creació d'una "Escola de mares i pares" amb l'assessorament d'experts sobre autonomia infantil i seguretat viària per a tothom, fomentant

l'intercanvi d'experiències amb altres mares i pares que estiguin implicats en projectes de Camí escolar, promovent la participació activa de les famílies en el disseny, la diagnosi i les propostes d'actuació del projecte, establint a l'inici del projecte un calendari de disponibilitat de les famílies per saber amb qui i quan s'hi pot comptar, o oferint incentius, visibilitat i reconeixement a aquells pares i mares que hi participin.

8. De l'anàlisi de les diferents iniciatives estudiades s'ha conclòs que un projecte de Camí escolar té més possibilitats d'èxit, té més possibilitats d'assolir els objectius proposats, quan es combinen equilibradament accions de gestió de la mobilitat i disseny urbà segur, accions pedagògiques, educatives i formatives, accions de comunicació, difusió, visibilització i sensibilització, i, si s'escau, altres accions complementàries específiques per a cada cas. Al seu torn, s'ha constatat que en la major part de projectes mentre es proposen i desenvolupen abastament el primer tipus d'accions, s'abunda molt poc en la resta. En aquest sentit, **es recomana incentivar el desenvolupament d'accions educatives i de comunicació i sensibilització** per complementar les relatives al disseny urbà i la gestió de la mobilitat que ja solen formar part dels plans d'acció i programes d'actuació dels projectes de Camí escolar.
9. D'entre la llarga llista d'accions que solen proposar-se en els projectes de Camí escolar, s'ha constatat que mentre algunes d'elles acostumen a implantar-se amb relativa freqüència d'altres no solen implantar-se o tenen moltes dificultats per a fer-ho. En aquest sentit, **es recomana que** en l'establiment dels plans d'actuació **es prioritzin aquelles accions que**, a tenor de l'experiència, **tenen més possibilitats d'èxit**. No obstant, això no ha de suposar que en el pla d'acció d'un Camí escolar no es puguin incloure mesures a priori poc exitoses si es creu adient la seva implantació i si els diversos condicionants permeten entreveure no només que serà implementada sinó que contribuirà significativament a l'assoliment dels objectius del Camí escolar.
10. Tal com s'ha pogut observar en l'anàlisi realitzada, **la major part de projectes de Camí escolar no disposen d'eines** adequades per a realitzar una correcta **avaluació dels resultats** de la seva implantació. Aquest fet dificulta el seguiment d'aquests projectes en tant que, d'una banda, no permet valorar l'acompliment dels objectius plantejats i, d'una altra, dificulta

l'adaptació del propi projecte a les noves circumstàncies que puguin sorgir bé per la implantació del mateix projecte bé per causes alienes a aquest. En aquest sentit **es recomana que els estudis de Camins escolars incloguin una eina d'avaluació de resultats** senzilla i fàcil d'implementar que permeti fer un seguiment del projecte, observar el grau d'acompliment dels objectius d'aquest i, si és el cas, adaptar-lo a les noves circumstàncies.

11. Malgrat pugui semblar el contrari, el Camí escolar és una eina no només poc estesa sinó també poc coneguda entre bona part dels municipis de Catalunya. Si bé és cert que en alguns àmbits territorials està més implantada en d'altres la seva presència és testimonial. Al seu torn, si en alguns casos aquesta baix nivell d'implantació és degut al desconeixement de la seva existència, en d'altres obeeix a les dificultats que suposa el seu desenvolupament degut a la manca de formació específica per a enfrontar-lo amb garanties d'èxit. En aquest sentit, **es recomana incentivar un programa multidimensional que ofereixi suport tècnic, formació, assessorament i recursos materials** als municipis per tal que puguin superar les dificultats inicials pròpies de la implantació d'aquest projecte i que al seu torn ajudi a progressar en el foment, consolidació i continuïtat dels camins escolars.
12. La dispersió actual de la informació sobre aquest projecte no només dificulta l'accés a la pròpia informació, l'anàlisi de les experiències i l'extracció de conclusions sobre aspectes determinats d'aquestes, sinó que a més dificulta el propi coneixement del projecte i les seves virtuts tant en l'àmbit de la mobilitat sostenible i segura com en el del canvi de valors i actituds que aquest representa. Per tal de contribuir al coneixement i difusió d'aquesta iniciativa, facilitar l'intercanvi d'experiències i incentivar-ne la seva implantació, entre d'altres, **es recomana la creació d'una plataforma centralitzada d'informació sobre el Camí escolar** que posi a disposició dels usuaris informació, materials, documentació, etc. sobre aquesta experiència.